

A L L E G A T O II

(Articolo3)

REQUISITI ESSENZIALI DI SICUREZZA PER LA PROGETTAZIONE E LA COSTRUZIONE DI UNITA' DA DIPORTO

1 . REQUISITI DI PROGETTAZIONE DELLE IMBARCAZIONI

Categoria di progettazione Forza del vento

(scala Beaufort) Altezza significativa delle onde da prendere in considerazione

(H t/3, metri)

unità da diporto progettate

per la navigazione

A - «IN ALTO MARE» > 8 > 4

B - « AL LARGO » =< 8 =< 4

C - «IN PROSSIMITA DELLA COSTA» =< 6 =< 2

D - «IN ACQUE PROTETTE» =< 4 =< 0,5

Definizioni:

A. IN ALTO MARE: progettate per viaggi di lungo corso, in cui la forza del vento può essere superiore ad 8 (scala Beaufort) e l'altezza significativa delle onde superiore a 4 m; unità da diporto ampiamente autosufficienti.

B. AL LARGO: progettate per crociere d'altura, in cui la forza del vento può essere pari a 8 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 4 m.

C. IN PROSSIMITÀ DELLA COSTA: progettate per crociere in acque costiere, grandi baie, estuari, fiumi e laghi, in cui la forza del vento può essere pari a 6 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 2 m.

D. IN ACQUE PROTETTE: progettate per crociere su piccoli laghi, fiumi e canali, in cui la forza del vento può essere pari a 4 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 0,5 m.

Le unità da diporto di ciascuna categoria devono essere progettate e costruite conformemente a questi parametri per quanto riguarda stabilità, galleggiamento e gli altri pertinenti requisiti essenziali elencati nell'allegato II e per essere dotate di buone caratteristiche di manovrabilità.

2 . REQUISITI GENERALI

I prodotti di cui all'articolo 1, comma 1, comma1 devono essere conformi ai requisiti essenziali nella misura in cui questi sono loro applicabili.

2.1 Identificazione dello scafo.

Ogni unità da diporto: reca il marchio con il numero di identificazione dello scafo, comprendere le seguenti informazioni:

- codice del costruttore;
- paese di costruzione;
- numero di serie unico;
- anno di costruzione;
- anno del modello.

La norma armonizzata pertinente fornisce i dettagli di tali requisiti.

2.2 Targhetta del costruttore

Ogni unità da diporto: reca una targhetta fissata in modo inamovibile, separata dal numero d'identificazione dello scafo, contenente le seguenti informazioni:

- nome del costruttore;
- marcatura «CE» (vedi allegato III);
- categoria di progettazione di cui al punto 1;
- portata massima consigliata dal costruttore di cui al punto 3.6;
- numero di persone raccomandate dal fabbricante per il cui trasporto l'unità da diporto è stata concepita.

2.3 Protezioni contro la caduta in mari e mezzi di rientro a bordo

A seconda della categoria di progettazione, le unità da diporto sono progettate in modo da ridurre al minimo il rischio di caduta in mare e da facilitare il rientro a bordo.

2.4. Visibilità a partire dalla posizione principale di governo

In condizioni normali di uso, (velocità e carico), la posizione principale di governo nelle unità da diporto a motore consente al timoniere una buona visibilità a 360°.

2.5. Manuale del proprietario

Ogni unità da diporto è fornita di un manuale del proprietario in lingua italiana e nella lingua (o nelle lingue) del paese in cui è commercializzata. Detto manuale dovrà più particolarmente attirare l'attenzione sui rischi di incendio e di allagamento e conterrà le informazioni elencate ai punti 2.2, 3.6 e 4 nonché i dati relativi al peso a vuoto dell'unità da diporto in chilogrammi.

3. RESISTENZA E REQUISITI STRUTTURALI

3.1. Struttura

La scelta e la combinazione dei materiali e la costruzione devono assicurare all'unità da diporto una resistenza adatta da tutti i punti di vista. Particolare attenzione si presterà alla categoria di progettazione di cui al punto 1 e alla portata massima consigliata dal costruttore di cui al punto 3.6.

3.2. Stabilità e bordo libero

L'unità da diporto ha una stabilità e un bordo libero adatti alla categoria di progettazione di cui al punto 1 e alla portata massima consigliata dal costruttore, di cui al punto 3.6.

3.3. Galleggiabilità

L'unità da diporto è costruita in modo da garantire caratteristiche di galleggiabilità adeguate alla sua categoria di progettazione ai sensi del punto 1 e alla portata massima consigliata dal costruttore, di cui al punto 3.6. Tutte le unità da diporto multiscafo abitabili devono essere progettate in modo da avere una sufficiente galleggiabilità per restare a galla in posizione rovesciata. Le unità da diporto inferiori a 6 metri sono munite di una riserva di galleggiabilità per consentire loro di galleggiare in caso di allagamento quando siano utilizzate conformemente alla loro categoria di progettazione.

3.4. Aperture nello scafo, nel ponte e nella sovrastruttura

Le aperture nello scafo, nel ponte (o nei ponti e nella sovrastruttura non pregiudicano la resistenza strutturale dell'unità da diporto e la sua resistenza agli agenti atmosferici quando si trovano in posizione chiusa. Finestrature, oblò e portelli dei boccaporti resistono alla pressione dell'acqua prevedibile nella loro posizione specifica, nonché alle eventuali punte di carico applicate dalla massa delle persone che si muovono in coperta. Le tubazioni attraversanti lo scafo, progettate per consentire il passaggio di acqua dentro o fuori dello scafo, al di sotto della linea di galleggiamento corrispondente alla portata massima consigliata dal costruttore, di cui al punto 3.6, sono munite di chiusure prontamente accessibili.

3.5. Allagamento

Tutte le unità da diporto sono progettate in modo da ridurre al minimo il rischio di affondamento. Occorre riservare particolare attenzione:

- ai pozzetti e gavoni, che devono essere autovuotanti o disporre di altri mezzi efficaci per impedire all'acqua di penetrare all'interno dell'unità da diporto;
- agli impianti di ventilazione;
- all'evacuazione dell'acqua con apposite pompe o altri mezzi.

3.6. Portata massima consigliata dal costruttore

La portata massima consigliata dal costruttore [carburante, acqua, provviste, attrezzi vari e persone (in chilogrammi)] per la quale l'unità da diporto è stata progettata, indicata sulla targhetta del costruttore, è determinata in funzione della categoria di progettazione (punto 1), della stabilità e del bordo libero (punto 3.2), della galleggiabilità e del galleggiamento (punto 3.3).

3.7. Alloggiamento della zattera di salvataggio

Tutte le unità da diporto delle categorie A e B, nonché quelle appartenenti alle categorie C e D di lunghezza superiore ai 6 metri sono munite di uno o più alloggiamenti per una o più zattere di salvataggio sufficientemente capienti per contenere il numero di persone raccomandato dai fabbricanti che, secondo la progettazione, possono trovarsi a bordo durante la navigazione. Gli alloggiamenti sono di pronto accesso in qualsiasi momento.

3.8. Evacuazione

Tutte le unità da diporto multiscafo abitabili di lunghezza superiore a 12 metri sono munite di un mezzo di evacuazione efficace in caso di rovesciamento. Tutte le unità da diporto multiscafo abitabili sono munite di un mezzo di evacuazione efficace in caso di incendio.

3.9. Ancoraggio, ormeggio e rimorchio

A seconda della categoria di progettazione e delle caratteristiche, tutte le unità da diporto sono munite di uno o più attacchi per punti d'ancoraggio o di altro dispositivo atto a reggere in condizioni di sicurezza i carichi di ancoraggio, di ormeggio e di rimorchio.

4. CARATTERISTICHE DI MANOVRA

Il costruttore provvede affinché le caratteristiche di manovra dell'unità da diporto: con il motore più potente per il quale l'unità da diporto è progettata e costruita siano soddisfacenti. In conformità della norma armonizzata la potenza massima nominale di tutti i motori destinati alle unità da diporto deve essere specificata nel manuale fornito al proprietario.

5. REQUISITI RELATIVI AL COMPONENTE E ALLA LORO INSTALLAZIONE

5.1. Motori e compartimenti motore

5.1.1. Motore entro bordo

Tutti i motori entro bordo si trovano in un vano chiuso e isolato dai locali alloggio e sono installati in modo da ridurre al minimo il rischio di incendi o di propagazione di incendi nonché i pericoli derivanti da fumi tossici, calore, rumore o vibrazioni nei locali alloggio. Le parti del motore e gli accessori che richiedono una frequente ispezione e/o manutenzione sono facilmente accessibili. I materiali isolanti posti all'interno dei compartimenti motore sono incombustibili.

5.1.2. Ventilazione

Il vano motore deve essere ventilato. È necessario evitare l'ingresso di acqua nel vano motore attraverso le prese d'aria.

5.1.3. Parti esposte

Le parti esposte del motore in movimento o calde che possono causare lesioni alle persone devono essere efficacemente protette, a meno che il motore non sia già rinchiuso o comunque isolato nel suo vano.

5.1.4. Avviamento dei motori fuoribordo

Tutte le unità da diporto munite di motori fuoribordo dispongono di un dispositivo atto ad impedire l'avviamento del motore con marcia inserita, tranne il caso in cui:

- a) il motore fornisca meno di 500 N di spinta statica;
- b) il motore disponga di un dispositivo di strozzamento che limiti la spinta a 500 N al momento dell'avviamento.

5.2. Sistemi di alimentazione del carburante

5.2.1. Considerazioni generali

I dispositivi e le installazioni destinati al rabbocco, stivaggio, sfiato e alimentazione di carburante sono progettati ed installati in modo da ridurre al minimo il rischio d'incendio e di esplosione.

5.2.2. Serbatoi di carburante

I serbatoi, le tubazioni e le manichette per il carburante sono posti in una posizione sicura, separati o protetti da qualsiasi fonte significativa di calore. Il materiale dei serbatoi ed i loro sistemi di costruzione sono adatti alla loro capacità e al tipo di carburante. Tutti gli spazi contenenti i serbatoi debbono essere ventilati. Il carburante liquido con punto d'infiammabilità inferiore a 55 °C viene conservato in serbatoi che non formino parte integrante dello scafo e siano:

- a) isolati dal vano motore e da ogni altra fonte di ignizione;
- b) isolati dai locali di alloggio.

Il carburante liquido con punto d'infiammabilità pari o superiore a 55 °C può essere conservato in serbatoi facenti parte integrante dello scafo.

5.3. Impianto elettrico

Gli impianti elettrici sono progettati e installati in modo da garantire un funzionamento corretto dell'unità da diporto in condizioni di uso normale, e ridurre al minimo il rischio d'incendio e di elettrocuzione. Particolare attenzione è rivolta alla protezione dai sovraccarichi e dai cortocircuiti di tutte le reti, fatti salvi i circuiti di accensione del motore, alimentate da batterie. Deve essere garantita una ventilazione per evitare l'accumulo di gas eventualmente emessi dalle batterie. Queste ultime sono assicurate fermamente e protette dall'infiltrazioni d'acqua.

5.4. Sistema di governo

5.4.1. Considerazioni generali

I sistemi di governo sono progettati, costruiti ed installati in modo da garantire la trasmissione delle forze di governo in condizioni di funzionamento prevedibili.

5.4.2. Dispositivi di emergenza

Le unità da diporto a vela e le unità da diporto con un solo motore entro bordo dotate di sistemi di governo con comando a distanza sono munite di dispositivi di emergenza per il governo dell'unità da diporto a velocità ridotta.

5.5. Impianto del gas

Gli impianti del gas per uso domestico sono del tipo a prelievo di vapore e vengono progettati ed installati in modo da evitare perdite ed il rischio di esplosioni e in modo da controllarne la tenuta. I materiali ed i componenti sono adatti al tipo specifico di gas utilizzato per resistere alle sollecitazioni ed agli agenti incontrati in ambienti marino. Ciascun apparecchio è munito di dispositivo di sicurezza contro lo spegnimento della fiamma. Ogni apparecchio che consuma gas deve essere alimentato da un ramo distinto del sistema di distribuzione e ogni apparecchio deve essere controllato da un dispositivo di chiusura separato. Deve essere prevista una ventilazione adeguata per prevenire i rischi dovuti ad eventuali perdite i prodotti di combustione. Tutte le unità da diporto aventi un impianto del gas fisso sono dotate di un compartimento isolato per contenere le bombole del gas. Il compartimento è isolato dai locali di alloggio, accessibile solo dall'esterno e ventilato verso l'esterno in modo che qualsiasi fuga di gas sia convogliata fuoribordo. Gli impianti del gas fissi sono collaudati dopo l'installazione.

5.6. Protezione antincendio

5.6.1. Considerazioni generali

Il tipo di equipaggiamento installato e l'allestimento dell'unità da diporto tengono conto del rischio d'incendio e di propagazione del fuoco. È riservata particolare attenzione all'ambiente circostante gli apparecchi a fiamma libera, le zone calde o i motori e le macchine ausiliarie, ai traboccamenti di olio e di carburante, alle condutture di olio e carburanti non ricoperte ed è evitata la presenza di fili elettrici al di sopra delle parti calde delle macchine.

5.6.2. Attrezzatura antincendio

L'unità da diporto è fornita di un'attrezzatura antincendio adatta al tipo di rischio. I vani dei motori a benzina sono protetti con un sistema estintore che consenta di evitare l'apertura del vano in caso di incendio. Gli estintori portatili sono fissati in punti facilmente accessibili ed uno è collocato in modo da poter essere afferrato facilmente dalla posizione principale di governo dell'unità da diporto.

5.7. Fanali di navigazione

Laddove installati i fanali di navigazione devono essere conformi alla regolamentazione COL REG 1972, quale successivamente modificata o CEVNI, a seconda dei casi.

5.8. Prevenzione degli scarichi

Le unità da diporto sono costruite in modo da evitare lo scarico accidentale fuori bordo di prodotti inquinanti (olio, carburante, ecc). Le unità da diporto fornite di servizi igienici devono essere munite:

- a) di serbatoi;
- b) oppure di dispositivi che consentono l'installazione temporanea di serbatoi in determinati zone per usi specifici in cui l'evacuazione dei rifiuti umani è oggetto di limitazioni.

Inoltre le tubazioni destinate all'evacuazione dei rifiuti umani attraversanti lo scafo debbono essere dotate di valvole che ne consentono la chiusura a tenuta stagna.