SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Nuovo “Red Ensign Yacht Code”, ecco cosa cambia

Nicola Capuzzo · Thursday, December 21st, 2023

Genova – E’ il frutto di una concertazione fra tutti i principali stakeholder dell’industria dei superyacht durato oltre due anni: cantieri, regolatori pubblici, associazioni di categoria, registri di classifica e amministrazioni di bandiera hanno lavorato molto intensamente alla nuova edizione del Red Ensign Yacht Code, che è stato presentato a metà novembre ad Amsterdam ed entrerà in vigore il 15 luglio 2024

Il regolamento, che recepisce ed incorpora diversi aggiornamenti SOLAS, si applica agli yacht in attività commerciale, escludendo quindi quelli ad uso privato, per cui continuerà invece ad applicarsi la sola convenzione Marpol.

Il Red Ensign Yacht Code raggruppa e si applica a tutti i superyacht di lunghezza superiore ai 24 metri registrati sotto le bandiere del cosiddetto “Red Group”, quelle cioè del Regno Unito, delle sue “dipendenze” (Isola di Man, Guernsey e Jersey) e dei “territori d’oltremare” britannici (quattordici in totale, fra cui i più importanti sono Cayman Islands, Bermuda, Anguilla e British Virgin Islands), che rappresentano quasi il 70% della flotta mondiale.

Al nuovo codice è stato dedicato un momento di approfondimento organizzato dalla sezione ligure-piemontese di Atena-Associazione Italiana di Tecnica navale presso l’Ordine degli Ingegneri di Genova e moderato da Lorenzo Pollicardo, Technical and Environmental director di SYBAss-Superyacht Builders Association, organizzazione che rappresenta praticamente tutti i principali costruttori di megayacht, fra cui molti cantieri italiani, ed è accreditata presso l’IMO.

Il workshop si è aperto con l’intervento di Paolo Izzo (Lloyd’s Register), che ha aiutato a ripercorrere gli ambiti di applicazione del codice e la sua “convivenza” con le principali convenzioni internazionali già in vigore nel mondo marittimo come SOLAS, MARPOL, ICLL (International Load Line Convention), MLC (Maritime Labour Convention), e COLREG (Collision Regulation).

“Le esenzioni al codice le può concedere solo l’amministrazione di bandiera, dandone però giustificazione: le società di classificazione possono fare da tramite tra cantieri/armatori e le amministrazioni” ha ricordato Izzo.

E’ stata poi la volta di Giovanni De Lorenzo, rappresentante in Italia del Cayman Islands Shipping registry, un soggetto che ha svolto un ruolo chiave nel processo di redazione del nuovo codice.

“Anche compagnie di assicurazione, studi di progettazione e società di yacht management sono stati molto coinvolti in questa revisione”, ha esordito il manager.

Fra le novità principali del nuovo Red Ensign Yacht Code, De Lorenzo ha elencato l’adozione dello standard ISO 24482 sulla visibilità del ponte dei grandi yacht, la previsione dell’uso di carburanti alternativi e le definizioni di “shadow yacht” e “support yacht”.

“Quello degli incendi a bordo resta uno dei maggiori problemi”, ha ammonito De Lorenzo, dal momento che negli ultimi anni ci sono stati diversi casi di “total losses” di superyacht: da qui l’esigenza di prevedere sistemi di protezione strutturale al fuoco, particolarmente per prevenire gli incendi originati dalle batterie al litio.

Novità in arrivo anche per il bordo libero, dalle superfici vetrate (sempre più numerose ed estese sulle grandi barche, seguendo il trend imposto dagli yacht designer) a portelloni, beach area ed estensioni dello scafo, dotazioni che ormai quasi tutti gli armatori esigono su super e maxiyacht. Anche i garage per la collocazione dei “toys” (moto d’acqua ma anche mini-sottomarini), le apparecchiature per il diving e i sistemi audio-video avranno nuove norme dedicate, perché va bene garantire il divertimento a bordo per armatori ed ospiti, ma sempre in sicurezza, visto che elementi come le batterie al litio vanno comunque tenuti sotto controllo.

Laura Occhiodoro (Rina) ha rimarcato come su molte norme il codice rimandi ai registri di classe, mentre per gli yacht sopra le 500 GT siano tutto sommato poche le novità, che riguardano principalmente spazi esterni e scale degli yacht.

In chiusura Daniele De Rosa (Tankoa) ha commentato favorevolmente la nuova edizione del codice sottolineando come, in particolare per le unità di stazza lorda inferiore alle 500 GT, le nuove norme dettino requisiti molto severi. In tale ottica la concertazione con l’industria appare sempre più importante per assicurare una corretta interpretazione delle norme internazionali

R.M.

CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

This entry was posted on Thursday, December 21st, 2023 at 10:00 am and is filed under Services
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.