



**Ministero delle Infrastrutture e dei  
Trasporti**

Comando generale  
del Corpo delle Capitanerie di porto

A Elenco indirizzi allegato

-----  
Reparto VI - Ufficio 2°

Circolare Titolo:

**Sicurezza della Navigazione**

**Serie Generale: n. 171/2023/Rev.1**

**Argomento:** Convenzione SOLAS aggiornata con il nuovo Capitolo XV – Misure di sicurezza per il trasporto personale industriale – e con il relativo Codice IP - che entrano in vigore al 1° Luglio 2024 (MSC.521(106) e MSC.527(106)).

**1. Normativa di riferimento:**

La normativa e le istruzioni di riferimento a cui si riferisce la presente circolare interpretativa e di policy nel settore della “sicurezza della navigazione” sono le seguenti:

- a) Legge 23 maggio 1980, n.313 “Adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione” (SOLAS’74);
- b) Legge 5 giugno 1962, n.616 “Sicurezza della Navigazione e della vita umana in mare” e successive modificazioni;
- c) Decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n.435 “Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare” e successive modificazioni;
- d) Decreto Legislativo 6 settembre 2011, n.164 recante Attuazione della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera – articolo 7bis;
- e) Circolare Titolo: Sicurezza della navigazione – Serie generale n. 148/2018 rev. 1 del 20.12.2021;
- f) Circolare Titolo: Sicurezza della navigazione – Serie generale n. 166/2021 del 20.12.2021.

**2. Scopo:**

La presente Circolare ha la finalità di indirizzare gli *stakeholders* verso una uniforme ed armonizzata interpretazione ed applicazione delle disposizioni menzionate alla precedente Sezione 1 anche ai fini del soddisfacimento degli obblighi IMO associati alla Convenzione SOLAS’74 come modificata dalla risoluzione MSC. 521(106) che ha introdotto il Capitolo XV alla SOLAS.

Con la circolare Titolo: Sicurezza della navigazione – Serie generale n. 148/2018 da ultimo in rev.1, in applicazione della Risoluzione MSC.418(97) recante “*Interim recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages*” sono state attuate le raccomandazioni provvisorie di cui all’annesso della Risoluzione appena citata; in particolare, è stato disciplinato, provvisoriamente, il trasporto di personale industriale con particolare riguardo alle condizioni per la certificazione delle navi ed alla formazione del personale industriale. Quanto sopra in attesa che l’IMO adottasse il nuovo Codice internazionale obbligatorio di sicurezza per le navi che trasportano personale industriale (Codice IP) ancorato al nuovo Capitolo XV della SOLAS.

Le istruzioni fornite nella presente attengono, quindi, esclusivamente al nuovo Capitolo XV SOLAS ed al IP Code ove vi sono nuovi obblighi a carico dell’Amministrazione<sup>1</sup> e laddove sia considerato necessario dalla stessa definire requisiti specifici.

### **3. Premessa:**

In data 10 novembre 2022 sono state adottate, dall’IMO, le Risoluzioni MSC.521(106) e MSC.527(106) con le quali sono state introdotte le seguenti modifiche/norme:

- Capitolo XV relativo alle “Misure di sicurezza per il trasporto personale industriale”; ed
- il Codice internazionale di sicurezza per le navi che trasportano personale industriale (IP Code).

### **4. Considerazioni:**

Alla luce di quanto sopra indicato, quindi, questa Amministrazione, nell’ambito del Gruppo di lavoro in materia di sicurezza della navigazione, ha elaborato le annesse istruzioni volte a fornire gli orientamenti per la corretta implementazione delle disposizioni di cui alla Premessa e che entreranno in vigore il 1° luglio 2024 consentendo alle navi ed agli HSC da carico di trasportare e ospitare personale industriale che lavora su impianti offshore.

### **5. Disposizioni:**

Per quanto precede – a far data dalla pubblicazione della presente Circolare – si invitano gli *stakeholders*, a cui la presente è indirizzata, a riferirsi alle istruzioni stabilite nella presente e nell’annesso nell’applicazione delle norme contenute nel Capitolo XV SOLAS e nel IP code.

La presente circolare ed il relativo annesso sono da considerarsi istruzioni integrative della Circolare 171/2023.

---

<sup>1</sup> Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO Instruments Implementation Code (III Code) as amended (Resolution A.1157(32)).

## **6. Conclusioni:**

Problematiche particolari e relative ai contenuti della presente circolare potranno essere sottoposte alla valutazione di questo Comando Generale attraverso la mail istituzionale di posta elettronica certificata [cgcp@pec.mit.gov.it](mailto:cgcp@pec.mit.gov.it) e, eventualmente, anticipate alla mail del competente Ufficio del VI Reparto di questo Comando Generale [ufficio2.reparto6@mit.gov.it](mailto:ufficio2.reparto6@mit.gov.it)

## **7. Diffusione:**

La presente è pubblicata sul sito istituzionale del Corpo delle capitanerie di porto alla sezione "Sicurezza della Navigazione"<sup>2</sup> ed è considerata pertanto pubblicità legale ai sensi dell'articolo 32 della legge 69/2009.

**IL CAPO REPARTO**  
**Amm. Isp. Capo (CP) aus. rich. LUIGI GIARDINO**  
documento sottoscritto con firma digitale  
ai sensi del D.lgvo 82/2005 art. 21



---

<sup>2</sup> <https://www.guardiacostiera.gov.it/normativa-e-documentazione>



***Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti***

Comando generale  
del Corpo delle Capitanerie di porto  
Reparto VI  
Sicurezza della Navigazione e Marittima

Annesso

Circolare: Titolo “Sicurezza della Navigazione”

Serie Generale: n. 171/ 2023/Rev.1

## Indice

- ⇒ **Parte A:** Definizioni – rilevanti per la presente istruzione
- ⇒ **Parte B:** Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS'74, come emendata).
- ⇒ **Parte C:** Codici obbligatori associati al capitolo specifico della Convenzione
- ⇒ **Parte D:** Stato delle revisioni
- ⇒ **Parte E:** Abrogazioni

<b>Parte A</b> <b>Definizioni</b>
--------------------------------------

- a) **Organismo riconosciuto**: qualsiasi organismo riconosciuto di cui al decreto legislativo 14 giugno 2011, n.104, autorizzato dall'Amministrazione e che abbia rilasciato il certificato di classe alla nave. Nel caso di unità con classe multipla, l'organismo riconosciuto che ha effettuato le visite ai fini del rilascio/rinnovo dei certificati statuari di cui al Capitolo I della Convenzione SOLAS, come emendata.
- b) **Nave**: qualsiasi unità a cui si applicano le disposizioni del Capitolo I della Convenzione SOLAS, come emendata.
- c) **Amministrazione**: il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto – Reparto VI “Sicurezza della Navigazione e Marittima”.

**Parte B**  
**Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare**  
**(SOLAS)**

**Indice**

<b>Capitolo di riferimento</b>	<b>Titolo</b>
Capitolo I	Previsioni generali
Capitolo II-1	Costruzione – Struttura, compartimentazione e stabilità, macchinari ed installazioni elettriche
Capitolo II-2	Costruzione – Protezione strutturale contro gli incendi, rivelazione ed estinzione incendi
Capitolo III	Mezzi e dispositivi di salvataggio
Capitolo IV	Radiocomunicazioni
Capitolo V	Sicurezza della Navigazione
Capitolo VI	Trasporto di carichi
Capitolo VII	Trasporto delle merci pericolose (Codice IBC, IGC e INF) <i>(tranne per le specifiche istruzioni sul trasporto Merci Pericolose contenute nei Codici IMDG e IMSBC)</i>
Capitolo VIII	Navi a propulsione nucleare
Capitolo IX	<i>(Oggetto di specifiche istruzioni sul Codice ISM)</i>
Capitolo X	Misure di sicurezza per le Unità Veloci di Passeggeri
Capitolo XI-1	Misure speciali di miglioramento della sicurezza della navigazione
Capitolo XI-2	<i>(Oggetto di specifiche istruzioni sulla Maritime Security)</i>
Capitolo XII	Misure addizionali di sicurezza della navigazione per le navi portarinfuse solide
Capitolo XIII	<i>(Disposizioni rivolte all'Amministrazione)</i>
Capitolo XIV	Misure di sicurezza della navigazione per le navi impiegate in acque polari
Capitolo XV	Trasporto di personale industriale

**Capitolo II-1**  
**Costruzione – Struttura, compartimentazione e stabilità,**  
**macchinari ed installazioni elettriche**  
**Part A**  
**Generale**

**Regola II-1/1**

**Applicazione**

**Data di applicazione:** 1° Gennaio 2020 e prima del 1° Gennaio 2024.  
(emendamento MSC.474 (102))

**Navi a cui si applica:** Alle navi a cui è applicata la **SOLAS Req.II-1/1.1.1**<sup>3</sup> emendata alla risoluzione MSC.436(99).

**Istruzione:** Le disposizioni contenute nella Parte da B a B-4 della Convenzione SOLAS e riferite alla compartimentazione e galleggiabilità ed alla stabilità sono integrate con le previsioni contenute nella **MSC.429(98)/Rev.1** “*Revised Explanatory Notes to the SOLAS Chapter II-1 Subdivision and Damage Stability Regulations*”.

**Norma nazionale collegata:**

Articoli 58, 59 e 60 del DPR 435/91

**Regola II-1/1**

**Applicazione**

**Data di applicazione:** 1° Gennaio 2024.  
(emendamento MSC.474 (102))

**Navi a cui si applica:** Alle navi a cui è applicata la **SOLAS Req.II-1/1.1.3**, come emendata alla risoluzione MSC.474(102).

**Istruzione:** Le disposizioni contenute nella Parte da B a B-4 della Convenzione SOLAS e riferite alla compartimentazione e galleggiabilità ed alla stabilità sono integrate con le previsioni contenute nella **MSC.429(98)/Rev.2** “*Revised Explanatory Notes to the SOLAS Chapter II-1 Subdivision and Damage Stability Regulations*”.

**Norma nazionale collegata:**

Articoli 58, 59 e 60 del DPR 435/91

---

<sup>3</sup> MSC.1/Circ.1673 – Unified Interpretation of SOLAS Regulation II-1/1.1.3.



## Regola II-1/3-8

## Equipaggiamenti di ormeggio e rimorchio

**Data di applicazione:** 1° Gennaio 2024.  
(emendamento MSC.474 (102))

**Navi a cui si applica:**

1. paragrafi da 4 a 6 della SOLAS Reg.II-1/3-8, come emendata dalla MSC.474 (102), si applicano a tutte le navi costruite il 1° Gennaio 2007 o dopo tale data;
2. paragrafi 7 e 8 della SOLAS Reg.II-1/3-8, come emendata dalla MSC.474 (102), si applicano a tutte le navi:
  - il cui contratto di costruzione sia stato siglato il 1° Gennaio 2024 o dopo tale data; oppure
  - in assenza del contratto di costruzione, la cui chiglia sia stata impostata o sia ad uno stadio di costruzione equivalente al 1° Luglio 2024 o dopo tale data; oppure
  - la data di consegna sia il 1° Gennaio 2027 o dopo tale data;
3. paragrafo 9 della SOLAS Reg.II-1/3-8, come emendata dalla MSC.474 (102), si applica a tutte le navi (*all ships*) nuove ed esistenti secondo i criteri dell'interpretazione contenuta nella MSC.1/Circ.1362/Rev.2.

**Istruzione:** **Reg.II-1/3-8.5:** ai fini dei requisiti a cui devono rispondere le sistemazioni, gli equipaggiamenti ed i dispositivi indicati alla SOLAS Reg.II-1/3-8.4, sono applicate le seguenti linee guida IMO:

1. per le navi costruite il 1° Gennaio 2007 o dopo tale data ma prima del 1° Gennaio 2024: la MSC.1/Circ.1175 "*Guidance on shipboard towing and mooring equipment*";
2. per le navi costruite il 1° Gennaio 2024 o dopo tale data: la MSC.1/Circ.1175/Rev.1 "*Guidance on shipboard towing and mooring equipment*".

**Reg.II-1/3-8.7:** ai fini della progettazione, della selezione e delle informazioni da mantenere a bordo e riferite ai cavi di ormeggio sono applicate le disposizioni contenute nella MSC.1/Circ.1619 "*Guidelines on the design of mooring arrangements and the selection of appropriate mooring equipment and fittings for safe mooring*" e l'interpretazione fornita nella MSC.1/Circ.1362/Rev.2.

**Reg.II-1/3-8.8:** le navi inferiori a 3000 GT applicano le disposizioni della SOLAS Reg.II-1/3-8.7 nella misura adeguata alle dimensioni dei "*mooring deck*". L'estensione di tale applicazione è definita dall'Organismo riconosciuto (OR), in base ai propri regolamenti, alle IACS UR (A2 ed A3) e all'interpretazione fornita nella MSC.1/Circ.1362/Rev.2, ed attestata nel piano delle sistemazioni di ormeggio della nave che è approvato dall'OR ai fini della presente istruzione.

**Reg.II-1/3-8.9:** ai fini delle ispezioni alle sistemazioni, agli equipaggiamenti, ai dispositivi ed ai cavi di ormeggio si applicano le disposizioni contenute nella MSC.1/Circ.1620 “*Guidelines for inspection and maintenance of mooring equipment including lines*”.

Le restanti disposizioni contenute nella SOLAS Reg.II-1/3-8 sono applicate tenendo conto anche delle interpretazioni contenute MSC.1/Circ.1362/Rev.2.

**Norma nazionale collegata:**

Articoli 71 e 72 del DPR 435/91

**Regola II-1/13**

**Aperture nelle paratie stagne sotto il ponte delle paratie delle navi da passeggeri**

**Data di applicazione:**

1° Gennaio 2024.  
(emendamento MSC.474 (102))

**Navi a cui si applica:**

Alle navi a cui è applicata la SOLAS Reg.II-1/1.3, come emendata dalla risoluzione MSC.474 (102).

**Istruzione:**

**Reg.II-1/13.2.3:** le disposizioni relative agli attraversamenti (*Lead or other heat-sensitive materials*) nelle paratie stagne sono integrate con le previsioni contenute nella MSC.1/Circ.1362/Rev.2.

**Reg.II-1/13.6.1.2:** l'installazione di porte stagne aventi larghezza più ampia di 1.2 metri è soggetta a valutazione caso-per-caso da parte di questa Amministrazione a seguito di presentazione di appropriato studio - predisposto dalla Società ovvero Cantiere di costruzione e sviluppato secondo le indicazioni contenute nella MSC.1/Circ.1455<sup>4</sup> - ed accompagnato da parere tecnico dell'Organismo Riconosciuto.

**Reg.II-1/13.6.1.3:** l'installazione di altre forme di energia in aggiunta a quelle previste è soggetta a valutazione caso-per-caso da parte di questa Amministrazione a seguito di presentazione di appropriato studio - predisposto dalla Società ovvero Cantiere di costruzione e sviluppato secondo le indicazioni contenute nella MSC.1/Circ.1455 - ed accompagnato da parere tecnico dell'Organismo Riconosciuto.

**Reg.II-1/13.6.1.4:** l'impiego di dispositivi di chiusura, al di sopra del ponte delle paratie, diversi da quelli previsti dalla stessa regola è soggetto a valutazione caso-per-caso da parte di questa Amministrazione a seguito di presentazione di appropriato studio - predisposto dalla Società ovvero Cantiere di costruzione e sviluppato secondo le indicazioni contenute nella MSC.1/Circ.1455 - ed accompagnato da parere tecnico dall'Organismo Riconosciuto.

---

<sup>4</sup> Guidelines for the approval of alternative design and equivalents as provided for in various IMO Instruments.

**Req.II-1/13.6.1.6:** nelle aree passeggeri e nei locali macchine, come definiti nella SOLAS Reg.II-1/2.15, l'allarme acustico è integrato con un segnale visivo intermittente posto nelle immediate vicinanze della porta stagna ove lo stesso possa essere visibile a prescindere dalla posizione di chiusura ovvero apertura della porta stessa.

**Norma nazionale  
collegata:**

Articolo 58 del DPR 435/91.

**Capitolo XV**  
**Misure di sicurezza per il trasporto personale industriale**

**Regola 1**

**Definizioni**

**Data di applicazione:** 1° luglio 2024  
(emendamento MSC.521(106))

**Navi a cui si applica:** Secondo le istruzioni di cui alla Regola 3.

**Istruzione:** **Regola 1.1:** *Per personale industriale (IP) si intendono tutte le persone trasportate o ospitate a bordo ai fini di attività industriali offshore svolte a bordo di altre navi e/o strutture offshore.*

In accordo al dispositivo contenuto nella definizione del Capitolo XV della Convenzione SOLAS e quella di cui all'articolo 1, comma 1 punto 49) del DPR 435/91, il "personale industriale" - che non è trattato né viene considerato come passeggero e che viene ospitato e trasportato a bordo della nave, ma non lavora sulla nave stessa - non può essere qualificato, contemporaneamente, anche "personale speciale" di cui al successivo punto 50) della citata disposizione nazionale atteso che le norme applicabili a quest'ultima fattispecie di personale sono diverse.

**Norma nazionale collegata:** Articolo 1 comma 1 punti 49) e 50) del DPR 435/91;  
Circolare SG 166/2021 del 20.12.2021;

**Parte presente istruzione collegata** Parte C.XV  
Codice internazionale di sicurezza per le navi che trasportano personale industriale

**Regola 3**

**Applicazione**

**Data di applicazione:** 1° luglio 2024  
(emendamento MSC.521(106))

**Navi a cui si applica:** Secondo le istruzioni di seguito riportate.

**Istruzione:** **Campo di applicazione**  
Le istruzioni di seguito riportate si applicano, se non diversamente stabilito nel presente annesso, alle unità – intese quali navi da carico o unità veloci da carico - che operano in viaggi internazionali e nazionali e che trasportano personale industriale in numero superiore a 12 come di seguito meglio esplicitato:  
(A) Alle unità nuove di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate;  
(B) Alle unità esistenti, di stazza lorda pari o superiore a 500

tonnellate **già autorizzate o non autorizzate**, da questa Amministrazione, al trasporto di personale industriale prima del 1° luglio 2024.

(C) Alle unità di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate a prescindere dalla loro data di costruzione, **non autorizzate**, da questa Amministrazione, al trasporto di personale industriale prima del 1° Luglio 2024.

(D) Alle unità di stazza lorda inferiore alle 500 GT nuove ed esistenti **già autorizzate o non autorizzate**.

**Norma nazionale  
collegata:**

Articolo 1 comma 1 punto 49) del DPR 435/91;  
Circolare SG 166/2021 del 20.12.2021.

**Parte presente  
istruzione  
collegata**

Parte C.XV  
Codice internazionale di sicurezza per le navi che trasportano  
personale industriale

## Parte C. XV

### Codice internazionale di sicurezza per le navi che trasportano personale industriale

#### Parte I - Generale

#### Sezione 3: Certificate and survey

**Data di applicazione:** 1° luglio 2024  
(emendamento MSC.527(106))

**Navi a cui si applica:** Secondo le istruzioni di cui alla Regola 3 (Parte A – Capitolo XV)

**Istruzione:** **Sezione 3.1:** Le navi da carico e le unità veloci da carico si adeguano alle disposizioni del Capitolo XV e del Codice IP – come sintetizzato nello schema in allegato 1 - e si certificano come segue:

- i. Unità nuove (A) e (C): conformità al Capitolo XV della SOLAS ed al Codice IP prima dell'entrata in servizio per il trasporto di personale industriale.
- ii. Unità nuove (D): conformità agli obiettivi e requisiti funzionali del Codice IP – per quanto possibile e ragionevole – secondo i regolamenti della società di classificazione prima dell'entrata in servizio per il trasporto di personale industriale.
- iii. Unità esistenti già autorizzate (B Capitolo XV SOLAS) e (D come ii): secondo le disposizioni dettate dalla Circolare SG 148/2018 e ss.mm.ii.:
  - Navi da carico di stazza lorda uguale o superiore alle 500 GT impiegate in navigazione internazionale: alla prima visita intermedia o di rinnovo del certificato di sicurezza costruzioni per navi da carico, a seconda di quale avvenga per prima, che cada dopo il 1° luglio 2024.
  - Navi da carico di stazza lorda uguale o superiore alle 500 GT impiegate in navigazioni nazionali: alla prima visita intermedia o di rinnovo del certificato di idoneità, come previsto all'articolo 47 del DPR 435/91, a seconda di quale avvenga per prima, che cada dopo il 1° luglio 2024.
  - Navi da carico di stazza lorda inferiore alle 500 GT impiegate sia in navigazione internazionale che in quelle nazionali: alla prima visita intermedia o di rinnovo del certificato di idoneità, come previsto all'articolo 47 del DPR 435/91, a seconda di quale avvenga per prima, che cada dopo il 1° luglio 2024.
  - Unità veloci da carico: indipendentemente dalla stazza alla terza visita periodica o al primo rinnovo di cui al paragrafo 1.5 del codice HSC applicabile, a seconda di quale avvenga per prima, che cada dopo il 1° luglio 2024.

- iv. Unità esistenti (B), (C): che non sono state autorizzate dall'Amministrazione secondo le disposizioni dettate dalla Circolare SG 148/2018 e ss.mm.ii. a trasportare personale industriale prima del 1° luglio 2024, devono pianificare ed eseguire le visite per l'accertamento della conformità al Capitolo XV della SOLAS ed al Codice IP prima dell'entrata in servizio per il trasporto di personale industriale.
- v. Unità esistenti (D): che non sono state autorizzate dall'Amministrazione secondo le disposizioni dettate dalla Circolare SG 148/2018 e ss.mm.ii. a trasportare personale industriale prima del 1° luglio 2024, devono pianificare ed eseguire le visite in conformità agli obiettivi e requisiti funzionali del Codice IP – per quanto possibile e ragionevole – e secondo i regolamenti della società di classificazione.

La conformità delle unità di cui ai punti precedenti è documentata mediante l'emissione di un Certificato di sicurezza per navi che trasportano personale industriale, armonizzato al pertinente certificato di sicurezza in possesso dell'unità, da conservare disponibile a bordo della nave.

**Sezione 3.2:** Le visite di rilascio e rinnovo sono eseguite dagli Organismi Riconosciuti, a tal fine autorizzati dall'Amministrazione competente ai sensi del D.Lgvo 104/2011. Le visite sono eseguite secondo il sistema armonizzato di visite e certificazione (HSSC), nella sua versione aggiornata, e secondo i criteri contenuti nella Circolare NdS 008/2020 nella sua versione aggiornata.

**Sezione 3.3:** a buon esito delle visite citate, l'Organismo riconosciuto rilascia il "Certificato di sicurezza per navi che trasportano personale industriale" (*Industrial Personnel Safety Certificate*).

Il certificato è redatto, in lingua italiana ed inglese, su modello approvato dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.

**Norma nazionale collegata:**

DPR 435/91 – articolo 17, 36 e 51;  
Circolare NdS 008/2020 nella sua versione aggiornata.

### **Parte III – Regole**

### **Regola 1 - Personale Industriale**

**Data di applicazione:**

1° luglio 2024  
(emendamento MSC.527(106))

**Navi a cui si applica:**

Secondo le istruzioni di cui alla Regola 3 (Parte A – Capitolo XV)

- Istruzione:** **Regola 1.3:** il personale industriale ai fini del trasporto e per la rispondenza al requisito sulla formazione ed istruzione deve:
- i. Avere almeno 16 anni di età;
  - ii. essere in possesso della seguente formazione e addestramento per il personale marittimo:
    - Sopravvivenza e salvataggio;
    - Antincendio di base;
    - PSSR.
- In alternativa ai corsi di cui sopra sono accettate le certificazioni Global Wind Organization (GWO), Offshore Petroleum Industry Training Organisation (OPITO), basic Offshore Safety Induction and Emergency Training (OPITO accredited);
- iii. essere in possesso di certificazione/idoneità medica per lo svolgimento delle attività previste dal codice IP.
  - iv. ricevere, a bordo immediatamente dopo l'imbarco una familiarizzazione sulla sicurezza, specifica per la determinata nave e che includa almeno:
    - il layout della nave;
    - l'uso degli equipaggiamenti di emergenza;
    - l'ubicazione dei mezzi di salvataggio, dei punti di raccolta e di imbarco;
    - l'ubicazione delle vie di fuga di emergenza;
    - l'ubicazione del locale pronto soccorso/infermeria;
    - le informazioni di sicurezza, i simboli, la segnaletica e gli allarmi presenti a bordo;
    - significato dei segnali di allarme relativi alle varie situazioni di emergenza;
    - le azioni da intraprendere in caso di allarme o di dichiarazione di abbandono nave.

Per le unità soggette al Codice ISM, la Company deve sviluppare specifiche procedure da inserire nel Manuale SMS. Al Comandante dell'unità IP deve essere fornita prova documentale relativamente ai punti i., ii. e iii.

**Norma nazionale collegata:** Decreto Legislativo 71/2015, come emendato.  
Circolare SG 69/2007 in data 08.02.2007.  
DPR 435/91 – art.202.

**Parte III – Regole** **Regola 2 - Trasferimento delle persone in sicurezza**

**Data di applicazione:** 1° luglio 2024  
(emendamento MSC.527(106))

**Navi a cui si applica:** Secondo le istruzioni di cui alla Regola 3 (Parte A – Capitolo XV)



**Istruzione:**

**Regola 2:** qualora occorra un'avaria/danno al sistema di trasferimento del personale industriale, in dotazione alla unità IP, non ne è consentito l'uso fino al ripristino della sua efficienza.

L'avaria al sistema di trasferimento del personale industriale non è considerata motivo che rende l'unità inidonea alla navigazione o per ritardarne la partenza dal porto.

Le avarie al sistema di trasferimento del personale industriale sono comunicate, senza ritardo, dal Comandante ovvero Armatore/Società, all'Organismo riconosciuto che metterà fuori servizio il sistema.

Qualora l'Armatore/Società non abbia considerato, nelle procedure per il trasferimento del personale, la possibilità di utilizzare un sistema alternativo di trasferimento, la certificazione IP cessa di essere valida e può essere riconvalidata (*restored*) a valle di visita occasionale eseguita, dall'Organismo nave, per la verifica del ripristino del sistema di trasferimento.

**Regola 2.1.5:** i mezzi di trasferimento del personale industriale, in dotazione alla nave, devono essere ispezionati in accordo alle richieste del codice IP, alle specifiche del costruttore o secondo specifica norma. In mancanza si adatterà la tempistica d'ispezione contenuta nella valutazione rischi, eseguita dalla Società di gestione/Armatore, che, comunque, non può mai essere superiore a 30 giorni. Le ispezioni sono eseguite dal personale di bordo e sono registrate nel Giornale nautico di cui all'articolo 245 del DPR 435/91.

**Regola 2.1.10:** apposita procedura predisposta dalla Società di gestione/Armatore e verificata dall'Organismo riconosciuto per quanto attiene i contenuti minimi previsti dalle linee guida, deve essere sviluppata per il trasferimento del personale industriale tenendo in considerazione le seguenti linee guida:

- MSC-MEPC.7/Circ.10 del 14 Luglio 2014 "*Guidance on safety when transferring persons at sea*";
- IMCA M202 "*Guidance on the transfer of personnel to and from offshore vessels and structures*" nella sua versione aggiornata.

**Regola 2.2:** i requisiti tecnici dei sistemi di trasferimento del personale industriale devono rispondere alle norme EN 13852-1:2013 o alle norme dell'Organismo riconosciuto.

**Regola 2.3:** per i mezzi di trasferimento l'Armatore/Società deve effettuare una specifica valutazione dei rischi anche al fine di rispettare i requisiti funzionali di cui alla Parte II punti 2.2.2 e 2.2.3 del Codice IP. Copia della valutazione dei rischi, deve essere disponibile a bordo anche per le verifiche ispettive.

**Regola 2.4:** Considerato che il “personale industriale”, per definizione, non è passeggero né membro dell'equipaggio, ne consegue che non può essere incluso né nella *crew list* (e di conseguenza nel ruolo equipaggio) né nella lista passeggeri. Il personale industriale deve essere invece riportato in apposita lista (allegato 1) e menzionato nella “*General declaration*” di cui all'IMO FAL Form 1 riportando quanto segue nel campo “*Note*”: “*Number of industrial personnel: \_\_\_\_*”<sup>5</sup> (*Attached list in \_\_\_\_*<sup>6</sup> *copies*”). Tale personale non va, quindi, incluso negli elenchi di cui ai FAL 5 e 6.

L'allegato 2 deve essere inserito, in formato pdf, firmato digitalmente<sup>7</sup> dal Comandante o dal Raccomandatario, nel PMIS2: Prenotifica h24 - sezione allegati - “nota informativa di arrivo, altri allegati” o “nota integrativa di partenza, altri allegati”.

**Norma nazionale collegata:**

DPR 435/91 – articolo 245;  
(\*) Circolare SG 124/2016 in data 06.04.2016.  
Codice della navigazione: art. 179.

**Parte IV - Requisiti aggiuntivi per le navi certificate in accordo al Capitolo I SOLAS**

**Regola 2 – Compartimentazione e galleggiabilità**

**Data di applicazione:**

1° luglio 2024  
(emendamento MSC.527(106))

**Navi a cui si applica:**

Secondo le istruzioni di cui alla Regola 3 (Parte A – Capitolo XV)

**Istruzione:**

**Regola 2.1.3:** qualora si dimostri che le condizioni di servizio siano tali da rendere impraticabile il rispetto del paragrafo 2.1.2 sulla base di  $N=N1^{(nota8)} + 2N2^{(nota9)}$  e che il grado di pericolo, a giudizio dell'Organismo nave, sia stato adeguatamente ridotto, l'Organismo nave accetta, in base ai propri regolamenti, procedure e criteri di valutazione, un valore inferiore di N che in nessun caso può essere inferiore a  $N=N1+N2$ . Evidenza di tale riduzione è fornita alla nave nel relativo fascicolo di stabilità, reso disponibile secondo le indicazioni della Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Istruzioni Organismi Affidati n.21/2019.

**Norma nazionale collegata:**

DPR 435/91 – articolo 63.  
Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Istruzioni Organismi Affidati n.21/2019

---

<sup>5</sup> Indicare il numero di personale industriale imbarcato

<sup>6</sup> 4 copie all'arrivo e 2 copie alla partenza

<sup>7</sup> formato PADES

<sup>8</sup> N1 = numero di persone per le quali sono fornite le scialuppe di salvataggio

<sup>9</sup> N2 = numero di persone (inclusi ufficiali ed equipaggio) che la nave può trasportare in eccesso rispetto a N1

**Parte IV - Requisiti aggiuntivi per le navi certificate in accordo al Capitolo I SOLAS**

**Regola 8 – Trasporto di merci pericolose**

**Data di applicazione:** 1° luglio 2024  
(emendamento MSC.527(106))

**Navi a cui si applica:** Secondo le istruzioni di cui alla Regola 3 (Parte A – Capitolo XV)

**Istruzione:** **Regola 8:**  
In caso di trasporto esclusivamente di Personale industriale: si applica la presente Regola 8  
Per le navi che, invece, trasportano sia personale industriale che personale speciale, si rimanda al capitolo 7 del Codice SPS in relazione alle merci pericolose trasportate a bordo della nave in relazione alla sua destinazione ed ai lavori da eseguire. Tale previsione si applica anche qualora tali merci pericolose siano considerate scorte di bordo.

**Regola 8.4:** nel caso in cui siano trasportati contemporaneamente prodotti chimici liquidi pericolosi e/o gas liquefatti come carico alla rinfusa ovvero unitamente a materiali per le finalità del personale industriale e/o personale speciale, la nave deve essere certificata in conformità alla SOLAS Capitolo VII, parti B o C, oppure al codice OSV:

- Risoluzione A.673(16) – *Guideline for the transport and handling of limited amounts of Hazardous and Noxious Liquid Substances in bulk in offshore support vessel* - per le navi costruite il 19 aprile 1990 o dopo tale data e prima del 1° luglio 2018;
- Risoluzione A.1122(30) – *Code for the Transport and handling of Hazardous and Noxious Liquid Substances in bulk on offshore support vessel* - per le navi costruite il 1° luglio 2018 o dopo tale data.

**Norma nazionale collegata:** Circolare SG 166/2021 del 20.12.2021;  
Lettera prot.n.146265 in data 8 novembre 2023.

### Allegato 1

Navigazione	Tipo di Nave	Nuova/Esistente		Stazza lorda	Già autorizzate al trasporto IP prima del 1° Luglio 2024		NON autorizzate al trasporto IP prima del 1° Luglio 2024	
					Applicazione	Norma da applicare	Applicazione	Norma da applicare
<b>Internazionale e Nazionale</b>	Nave da carico	(A)	<i>Nuova</i>	≥500 GT	NA	NA	SI	Reg. XV/3.1
	Unità veloce da carico (HSC2000)							
	Nave da carico	(B)	<i>Esistente</i>	≥500 GT	SI	Reg. XV/3.2 Circ.SG 148/2018	SI	Reg. XV/3.4
	Unità veloce da carico (HSC2000 e 94)					Reg. XV/3.3 Circ.SG 148/2018		
	Nave da carico	(C)	<i>Irrespective of date of construction</i>	≥500 GT	NA	NA	SI	Reg. XV/3.4
	Unità veloce da carico (HSC2000 e 94)							
	Nave da carico	(D)	<i>Nuova</i>	<500 GT	NA	NA	SI	Obiettivi e requisiti funzionali del Codice IP e regolamento della Società di classificazione
	Unità veloce da carico (HSC2000)							
	Nave da carico Unità veloce da carico (HSC2000 e 94)		Esistente	<500 GT	SI	Obiettivi e requisiti funzionali del Codice IP e regolamento della Società di classificazione	SI	Reg. XV/3.4

**Allegato 2**

**INDUSTRIAL PERSONNEL LIST**

				Arrival					Departure	Page Number
1.1 Name of ship				1.2 IMO number				1.3 Call sign		1.4 Voyage number
2. Port of arrival/departure				3. Date of arrival/departure				4. Flag State of ship		5. Last port of call
6. No.	7. Family name	8. Given names	9. Nationality	10. Date of birth	11. Place of birth	12. Gender	13. Nature of identity document	14. Number of identity document	15. Issuing State of identity document	16. Expiry date of identity document
18. Date and signature by master, authorized agent or officer										

**Parte D**  
**Stato delle Revisioni**

INDICE DI REVISIONE	PARTE MODIFICATA	DATA DI APPROVAZIONE	MOTIVO DELLA REVISIONE
00	Capitolo II-1: Regole 1.1, 3-8, 13	data protocollo circolare	Emissione della circolare – emendamenti al Capitolo II-1 adottati con la MSC. 474(102) – in forza dal 1° gennaio 2024
01	Capitolo XV	data protocollo circolare	Emissione della circolare – emendamenti alla SOLAS adottati con le Risoluzioni MSC.521(106) ed MSC.527(106) – in forza dal 1° luglio 2024

**Parte E**  
**Abrogazioni**

Circolare Abrogata		DATA DI ABROGAZIONE	MOTIVO DELL'ABROGAZIONE
SG	n.148/2018/Rev.1	Dal 1° luglio 2024	Entrata in vigore Capitolo XV SOLAS e Codice IP