



Roma, (data del protocollo)  
(p.d.c. Ufficio II - 06/59084021)  
(e-mail: ufficio2.reparto6@mit.gov.it)

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti  
Comando generale  
del Corpo delle Capitanerie di porto  
Guardia costiera

A Elenco indirizzi allegato

-----  
Reparto VI  
Sicurezza della Navigazione e Marittima  
Ufficio 2°

Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione  
Serie Generale: n. 171/2023/Rev.3

**Argomento:** Convenzione SOLAS aggiornata agli emendamenti che entreranno in vigore il 1° gennaio 2026, contenuti rispettivamente nelle Risoluzioni MSC.532(107), MSC.520(106) e MSC.550(108).

### 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:

1. 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);
2. Legge 5 giugno 1962, n.616 “Sicurezza della Navigazione e della vita umana in mare” e successive modificazioni;
3. 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;
4. 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.

### 2. Scopo:

La presente Circolare ha la finalità di indirizzare gli *stakeholders* verso un’uniforme ed armonizzata interpretazione ed applicazione delle seguenti disposizioni:

- Regola 3-13 “*Lifting appliances and anchor handling winches*”, del Capitolo II-1 della Convenzione SOLAS, e associate linee guida contenute nelle circolari IMO MSC.1/Circ.1662 e MSC.1/Circ.1663
- Regola 4 “*Probability of ignition*”, del Capitolo II-2 della Convenzione SOLAS, e associate linee guida contenute nella circolare IMO MSC-MEPC.2/Circ.18 .

Le istruzioni fornite nella presente attengono, quindi, esclusivamente ai Capitoli II-1 e II-2 SOLAS, ove vi sono nuovi obblighi a carico dell'Amministrazione<sup>1</sup> e, laddove sia considerato necessario dalla stessa, definire requisiti specifici di armonizzazione.

### **3. Premessa:**

Con le risoluzioni MSC.532(107), MSC.520(106) e MSC.550(108) sono stati adottati, a livello internazionale, gli emendamenti alla Convenzione SOLAS riguardanti i mezzi di sollevamento, i dispositivi di posizionamento delle ancore e cavi di ormeggio delle unità off-shore (Capitolo II-1) ed i requisiti dei combustibili marittimi ai fini dell'accertamento del "flash-point" (Capitolo II-2).

### **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 istruzioni volte a fornire gli orientamenti per la corretta implementazione delle disposizioni di cui alla premessa.

### **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 contenute nell'annesso, ai fini di uniforme ed armonizzata applicazione delle disposizioni contenute nel Capitolo II-1 – regola 3-13 e nel Capitolo II-2 – regola 4 della Convenzione SOLAS'74, come emendata.

In aggiunta a quanto sopra, si invitano gli Organismi riconosciuti ad aggiornare, laddove necessario, i propri regolamenti di classe allo scopo di mantenere l'allineamento con le istruzioni fornite, e di inviarne copia a questa Amministrazione.

La presente circolare ed il relativo annesso sono da considerarsi istruzioni integrative della Circolare 171/2023/Rev.2.

### **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 [ufficio2.reparto6@mit.gov.it](mailto:ufficio2.reparto6@mit.gov.it)

---

<sup>1</sup> Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO Instruments Implementation Code (III Code) as amended (Resolution A.1187(33)).

## 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  
CA (CP) *Francesco CIMMINO*

documento sottoscritto con firma digitale  
ai sensi del D.lgvo 82/2005 art. 21

Firmato digitalmente da:

Cimmino Francesco

Firmato il 22/12/2025 10:41

Seriale Certificato: 2473300

Valido dal 23/05/2023 al 23/05/2026

InfoCamere Qualified Electronic Signature CA

---

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

INDIRIZZI PER COMPETENZA	
➤ DIREZIONI MARITTIME – TUTTE	
➤ CAPITANERIE DI PORTO - TUTTE	
➤ UFFICI CIRCONDARIALI MARITTIMI – TUTTI ( <i>p.p. Uffici marittimi dipendenti</i> )	
➤ Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	<a href="mailto:dq.tm@pec.mit.gov.it">dq.tm@pec.mit.gov.it</a>
➤ CONFITARMA	<a href="mailto:confitarma@pec.it">confitarma@pec.it</a> <a href="mailto:direzione@confitarma.it">direzione@confitarma.it</a>
➤ ASSARMATORI	<a href="mailto:segreteria@assarmatori.eu">segreteria@assarmatori.eu</a>
➤ COMPAGNIE NON ASSOCIATE ( <i>via e-mail, a cura del Reparto VI - Ufficio 2</i> )	
➤ RINA SERVICES S.p.A.	<a href="mailto:rina.maricogecap@legalmail.it">rina.maricogecap@legalmail.it</a> <a href="mailto:rina.services.spa@legalmail.it">rina.services.spa@legalmail.it</a>
➤ BUREAU VERITAS SA	<a href="mailto:bvmarine_offshore@legalmail.it">bvmarine_offshore@legalmail.it</a> <a href="mailto:bvitalia@legalmail.it">bvitalia@legalmail.it</a>
➤ DNV AS	<a href="mailto:dnvitalia@legalmail.it">dnvitalia@legalmail.it</a> <a href="mailto:detnorskeveritasitalia@legalmail.it">detnorskeveritasitalia@legalmail.it</a>
➤ LLOYD'S REGISTER GROUP LTD	<a href="mailto:lritalia@legalmail.it">lritalia@legalmail.it</a>
➤ AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	<a href="mailto:absitaly@pcert.postecert.it">absitaly@pcert.postecert.it</a>
INDIRIZZI PER CONOSCENZA	
➤ Accademia Navale Livorno - Gruppo Insegnamento CP	
➤ Mariscuola Taranto - Gruppo Insegnamento NP	
➤ Mariscuola La Maddalena - Gruppo Insegnamento NP	
➤ Direzione Marittima di Genova - Centro di Formazione Specialistico "CA (CP) Antonio De Rubertis"	
➤ Direzione Marittima di Livorno - Centro di Formazione Specialistico "M.A.V.M. Capitano di Porto Bruno Gregoretti"	



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.3<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Le modifiche relative a questa revisione sono riportate evidenziate in grigio, per immediata identificazione

## **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

# **PARTE A**

## **Definizioni**

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

- a) **Organismo riconosciuto**: l'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 statutari di cui al Capitolo I della Convenzione SOLAS, come emendata.
- b) **Nave**: l'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'74, come emendata).**

<p style="text-align: center;"><b>Parte B</b>  <b>Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS)</b></p>
--

## Indice

Capitolo di riferimento	Titolo
Capitolo I	Previsioni generali
Capitolo II-1	Costruzione – Struttura, compartimentazione e stabilità, macchinari ed installazioni elettriche <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Regola II-1/1</u> – Applicazione.</li> <li>• <u>Regola II-1/3-8</u> - Equipaggiamenti di ormeggio e rimorchio.</li> <li>• <u>Regola II-1/3-13</u> – Mezzi di sollevamento e dispositivi di posizionamento delle ancore e cavi di ormeggio (<b>New</b>).</li> <li>• <u>Regola II-1/6</u> - Indice di compartimentazione R</li> <li>• <u>Regola II-1/13</u> - Aperture nelle paratie stagne sotto il ponte delle paratie delle navi da passeggeri</li> </ul>
Capitolo II-2	Costruzione – Protezione strutturale contro gli incendi, rivelazione ed estinzione incendi <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Regola II-2/4</u> – Probabilità di ignizione (<b>New</b>)</li> </ul>
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 <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Regola XIV/2.3</u> - Applicazione</li> </ul>
Capitolo XV	Trasporto di personale industriale <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Regola XV/1</u> - Definizioni</li> <li>• <u>Regola XV/3</u> - Applicazione</li> </ul>

**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 Reg.II-1/1.1.1**<sup>4</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 Reg.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>4</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-1/3-13**

**Dispositivi di sollevamento e relativi accessori mobili (loose gear)**

**Data di applicazione:**

1° Gennaio 2026.  
(emendamento MSC.532 (107))

**Installazioni a cui si applica:**

Mezzi di sollevamento e relativi accessori mobili (loose gear), sistemati a bordo di navi impiegate in navigazione internazionale, come definita ai punti da 35) a 37) del comma 1, articolo 1 del DPR 435/91, ivi inclusi quelli con un carico di lavoro (SWL) compreso tra 500 e 1000Kg in accordo ai criteri dell'articolo 128 del DPR 435/91, ed installati:

- il 1° gennaio 2026, o dopo tale data; e
- prima del 1° gennaio 2026 (esistenti).

**Istruzione:**

**SOLAS Reg.II-1/3-13.1.1 e 1.2:** le disposizioni della SOLAS Reg.II-1/3-13, ferme restando le previsioni della Regola II-1/3-13.1.2 e dell'art. 125 del DPR 435/91, non si applicano:

- a) ai dispositivi di sollevamento, ed agli accessori mobili, associati ai “*passenger ship tenders*”, certificati secondo le circolari MSC.1/Circ.1417 e 1417/Corr.1, ed assoggettati alle verifiche di cui alla SOLAS Reg. III/20; ed
- b) ai mezzi di sollevamento installati a bordo di unità navali impiegate nei servizi correlati alla costruzione di impianti offshore (navi posacavi, navi posatubi) a cui è applicato uno dei seguenti requisiti:
  - 1. Regolamenti dell'Organismo riconosciuto;
  - 2. BS EN 13852-3 “*Cranes. Offshore cranes Light offshore cranes*”;
  - 3. API Spec 2C “*Offshore Pedestal-Mounted Cranes*”.

**SOLAS Reg.II-1/3-13.2.1 e 2.4 (visite alle installazioni nuove ed esistenti):** i dispositivi di sollevamento e gli accessori mobili sono sottoposti ai test ed agli esami approfonditi periodici previsti dalla MSC.1/Circ.1663, a cura dell'Organismo riconosciuto/Ente tecnico nell'ambito delle visite statutarie di cui alla SOLAS Reg.I/7, Reg.I/10 e dell'art.17 del vigente regolamento di sicurezza.

**SOLAS Reg.II-1/3-13.2.3 e 2.4 (marcatura):** i dispositivi di sollevamento e gli accessori mobili sono marcati, rispettivamente, secondo le indicazioni della sezione 3.4 e 4.4 della MSC.1/Circ.1663. Per i dispositivi esistenti, la marcatura dovrà avvenire entro la prima visita statutaria di rinnovo da eseguirsi dopo il 1° Gennaio 2026.

**SOLAS Reg.II-1/3-13.4 (installazioni nuove ed esistenti non funzionanti):** qualora occorra un'avaria/danno ai dispositivi di sollevamento ed ai relativi accessori mobili, questi non possono essere utilizzati fino al ripristino della loro efficienza. Tale avaria non è considerata motivo tale da rendere l'unità inidonea alla navigazione o per ritardarne la partenza dal porto (*quindi è da trattare come "minor deficiency"*). Le avarie sono comunicate dalla persona responsabile (Comandante della nave) ovvero Armatore/Società, all'Organismo riconosciuto/Ente tecnico che metterà fuori servizio il dispositivo completo (mezzo di sollevamento e accessori mobili) fino al momento del ripristino della sua piena funzionalità ed a valle della visita occasionale eseguita dallo stesso. L'Armatore/Società deve prevedere, nelle pertinenti procedure di sicurezza, che il Comandante possa adottare, almeno, le misure mitigatrici dei rischi previste al paragrafo 5 della Circolare MSC.1/Circ.1663.

**Norma nazionale collegata:**

Titolo V del DPR 435/91 (articoli da 124 a 129)

**MSC.1/Circ.1663**

**Linee guida per i mezzi di sollevamento e accessori mobili**  
(le presenti istruzioni sono integrative delle previsioni contenute nella circolare)

**Data di applicazione:**

1° Gennaio 2026.  
(emendamento MSC.532 (107))

**Installazioni a cui si applica:**

Mezzi di sollevamento e relativi accessori mobili (loose gear), sistemati a bordo di navi impiegate in navigazione internazionale, come definita ai punti da 35) a 37) del comma 1, articolo 1 del DPR 435/91, ivi inclusi quelli con un carico di lavoro (SWL) compreso tra 500 e 1000Kg in accordo ai criteri dell'articolo 128 del DPR 435/91, ed installati:

- il 1° gennaio 2026, o dopo tale data; e
- prima del 1° gennaio 2026 (esistenti).

**Istruzione:**

**paragrafo 1:** le previsioni della circolare MSC.1/Circ.1663, riguardanti i mezzi di sollevamento e accessori mobili, si applicano come di seguito indicato:

- a. **installazioni nuove:** integralmente e, per le definizioni, secondo le ulteriori specifiche fornite di seguito (Paragrafo 2.1, Paragrafo 2.4 e Paragrafo 2.5);
- b. **installazioni esistenti:**
  - I. Definition: paragrafo 2 e secondo le ulteriori specifiche fornite di seguito (Paragrafo 2.1 e Paragrafo 2.4);
  - II. Load test (mezzi di sollevamento): paragrafi 3.2.1.2, 3.2.1.3, 3.2.1.4 e 3.2.1.6. Proof test (accessori mobili): paragrafo 4.2.1;
  - III. Thorough examination: tutta la sezione 3.2.2 e 4.2.2;
  - IV. Records of thorough examination and testing: tutta la sezione 3.2.3;
  - V. Demonstration of compliance: paragrafi 3.3.2, 3.3.3, 3.3.4, 3.3.5 e 4.3;

- VI. Marking: tutta la sezione 3.4 e 4.4 in accordo alla SOLAS Reg.II-1/3-13, paragrafo 2.4;
- VII. Maintenance, inspection and operational testing: tutta la sezione 3.5, 4.6 e 4.7;
- VIII. Operations: tutta la sezione 3.6 e 4.5.
- IX. Inoperative lifting appliances and loose gear: tutta la Sezione 5.

c. **installazioni esistenti su navi provenienti da bandiera estera**: per le navi provenienti da bandiera estera, dopo il 1° gennaio 2026, si applicheranno integralmente le disposizioni contenute nel vigente Titolo V del DPR 435/91 (articoli da 124 a 129) integrate con le previsioni riportate al precedente sub-paragrafo b..

**Paragrafo 2.1:** la persona competente (*competent person*) è da intendersi il funzionario dell'Organismo riconosciuto incaricato dell'esecuzione delle visite di cui alla SOLAS Reg.I/7, Reg.I/10 e dell'art.17 del vigente regolamento di sicurezza.

**Paragrafo 2.4:** le ispezioni e le prove previste dalla "*thorough examination*" sono stabilite nei regolamenti di classe tenendo conto degli orientamenti inclusi nella MSC.1/Circ.1663.

**Paragrafo 2.5:** le ispezioni e le prove previste dalla MSC.1/Circ.1663, ed eseguite sui dispositivi nuovi (installati il 1° Gennaio 2026 o dopo tale data), sono documentate (*Certified*) secondo i modelli di cui alle Appendici da 1 a 3 della citata circolare e rilasciati dall'Organismo riconosciuto.

Gli Organismi riconosciuti provvedono a definire e mantenere aggiornati, nei propri regolamenti, i modelli dei certificati e del registro secondo il formato stabilito nella MSC.1/Circ.1663.

I certificati ed il registro possono essere rilasciati sia in formato cartaceo che digitale. In quest'ultimo caso, l'Organismo riconosciuto assicura l'adempimento delle disposizioni impartite con la Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale: 139/2018.

**Definizione aggiuntiva:** Per riparazione/modifica/alterazione sostanziale di un dispositivo di sollevamento e relativi accessori mobili è da intendersi una modifica che potrebbe influenzare significativamente la resistenza, la sicurezza o l'integrità strutturale. Ciò include, ma non limitate solamente a queste, modifiche che incidono sulla struttura portante primaria o ne alterano la funzionalità in modo da comprometterne la sicurezza e ne modifichino i valori di SWL, certificati in precedenza.

**Paragrafo 3.2:** i dispositivi di sollevamento sono soggetti alle seguenti visite/verifiche e test:

1. Load test e Thorough examination iniziale: prima della messa in esercizio del dispositivo e ripetute ogni 5 anni ed in caso di riparazioni/modifiche/alterazioni sostanziali (paragrafo 2.5);
2. Thorough examination periodica: ogni anno ovvero con periodicità più restrittiva in base alle previsioni del regolamento di classe dell'Organismo riconosciuto; e

3. Thorough examination addizionale: a seguito di danni ovvero difetti in base all'istruzione precedente data alla SOLAS Reg.II-1/3-13.4.

I test, le visite e le verifiche indicate ai punti 1 e 2 sono eseguiti nell'ambito delle visite statutarie di cui alla SOLAS Reg.I/7, Reg.I/10 e dell'art.17 del vigente regolamento di sicurezza, applicabile anche alla documentazione rilasciata ai sensi della ILO152.

Il *load test* è eseguito secondo le modalità stabilite nel regolamento di classe dell'Organismo riconosciuto e tenendo conto degli orientamenti della sezione 3.2 della MSC.1/Circ.1663.

Nel caso in cui il mezzo di sollevamento è utilizzato anche con nave in navigazione (diverso dalle operazioni di movimentazione del carico pesante legate alla riduzione dei tempi commerciali di sosta in porto) ovvero quando essa è impiegata in operazioni in mare, nell'eseguire il *load test* si devono tener conto anche dei potenziali carichi dinamici, secondo le modalità stabilite nel regolamento dell'Organismo riconosciuto.

**Paragrafo 3.2.1.6:** nel caso in cui non esista documentazione dalla quale ottenere informazioni per determinare il SWL, l'Organismo riconosciuto, in fase di certificazione iniziale, procede secondo i propri regolamenti di classe ad eseguire almeno le seguenti verifiche:

1. esaminare l'attrezzatura;
2. ispezionare attentamente il dispositivo di sollevamento per individuare eventuali marcature, etichette o indicazioni di utilizzo precedente che potrebbero fornire indizi sulla sua capacità.
3. identificare i componenti chiave;
4. annotare i materiali utilizzati (ad esempio, acciaio, alluminio ecc.) e le dimensioni delle parti critiche come il gancio di sollevamento, le catene o cavi.
5. se disponibile, confrontare il dispositivo di sollevamento con attrezzature simili con SWL noti; e
6. considerare fattori come lo spessore del materiale, le dimensioni e il tipo di meccanismo di sollevamento.

A seguito di tale accertamento, e sulla base del SWL indicato dalla società/armatore, l'Organismo riconosciuto procede ad eseguire il *load test* secondo le indicazioni della MSC.1/Circ.1663 e dei propri regolamenti di classe.

**Paragrafo 3.2.3.2:** a seguito del completamento dei test, delle visite e delle verifiche eseguite ai dispositivi di sollevamento e relativi accessori mobili, l'Organismo riconosciuto rilascia/aggiorna la seguente documentazione:

1. dispositivi nuovi (installati il 1° Gennaio 2026 o dopo tale data): i certificati ed il registro menzionati al precedente paragrafo 2.5 della presente istruzione;
2. dispositivi esistenti: il registro e la certificazione prevista all'articolo 128 e 129 del DPR 435/91 (vigente regolamento di sicurezza).



**Paragrafo 3.5.1.1:** la manutenzione, le ispezioni, i test funzionali ed i loro intervalli devono essere definiti, per i mezzi di sollevamento, dalla Società in accordo:

1. alle raccomandazioni del produttore del dispositivo;
2. ai requisiti dell'Organismo riconosciuto/società di classificazione, e
3. degli standard industriali applicabili<sup>5</sup>.

**Paragrafo 3.5.1.5:** nel caso di danno, rottura e corrosione dei cavi dei dispositivi di sollevamento, l'ispezione e lo scarto degli stessi è eseguito in accordo:

1. alle raccomandazioni del produttore del cavo; ed
2. agli standard internazionali applicabili (es. ISO 4309:2017 *on Cranes – Wire ropes – Care and maintenance, inspection and discard*).

**Paragrafo 4.2.1 e 4.2.2:** gli accessori mobili dei dispositivi di sollevamento sono soggetti alle seguenti visite/verifiche e test:

1. Proof test e Thorough examination iniziale: prima della messa in esercizio del dispositivo ed in caso di riparazioni/modifiche/alterazioni sostanziali;
2. Thorough examination periodica: ogni anno ovvero con periodicità più restrittiva in base alle previsioni del regolamento di classe dell'Organismo riconosciuto; e
3. Thorough examination addizionale: a seguito di danni ovvero difetti in base all'istruzione precedente data alla SOLAS Reg.II-1/3-13.4.

I test, le visite e le verifiche indicate ai punti 1 e 2 sono eseguiti nell'ambito delle visite statutarie di cui alla SOLAS Reg.I/7, Reg.I/10 e dell'art.17 del vigente regolamento di sicurezza, applicabile anche alla documentazione rilasciata ai sensi della ILO152.

Il proof test è eseguito secondo le modalità stabilite nel regolamento di classe dell'Organismo riconosciuto e tenendo conto degli orientamenti della sezione 4.2 della MSC.1/Circ.1663.

**Paragrafo 4.6.1:** la manutenzione, le ispezioni, i test funzionali ed il loro intervallo devono essere definiti, per gli accessori mobili, dalla Società in accordo:

1. alle raccomandazioni del produttore del dispositivo;
2. ai requisiti dell'Organismo riconosciuto/società di classificazione, e
3. degli standard industriali applicabili<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> ISO 7363:1986; ISO 21132:2019; ISO 19356:2016; BS EN 1493:2022. La presente lista è indicativa ed è obbligo della società applicare gli standard rilevanti in base al dispositivo installato a bordo.

<sup>6</sup> ISO 1685X. La presente lista è indicativa ed è obbligo della società applicare gli standard rilevanti in base al dispositivo installato a bordo.

**Norma nazionale collegata:**

- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale: 124/2016;
- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale: 139/2018;
- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale: 174/2014.

**Regola II-1/3-13**

**Dispositivi di posizionamento delle ancore e cavi di ormeggio (Anchor handling winches<sup>7</sup>)**

**Data di applicazione:**

1° Gennaio 2026.  
(emendamento MSC.532 (107))

**Installazioni a cui si applica:**

Dispositivi di movimentazione delle ancore e relativi accessori mobili (loose gear), sistemati su navi impiegate in navigazione internazionale, come definita ai punti da 35) a 37) del comma 1, articolo 1 del DPR 435/91, ed installati:

- il 1° gennaio 2026, o dopo tale data; e
- prima del 1° gennaio 2026 (esistenti).

**Istruzione:**

**SOLAS Reg.II-1/3-13.2.2 e 2.5 (visite alle installazioni nuove ed esistenti)**: i dispositivi di posizionamento delle ancore e cavi di ormeggio, come definiti dalla SOLAS Reg.II-1/2.31, sono sottoposti ai test ed alle visite previste dalla MSC.1/Circ.1662. Gli accertamenti andranno eseguiti dall'Organismo riconosciuto/Ente tecnico nell'ambito delle visite statutarie di cui alla SOLAS Reg.I/7, Reg.I/10 e dell'art.17 del vigente regolamento di sicurezza.

**SOLAS Reg.II-1/3-13.4 (installazioni nuove ed esistenti non funzionanti)**: qualora occorra un'avaria/danno ai dispositivi di posizionamento delle ancore e cavi di ormeggio, questi non possono essere utilizzati fino al ripristino della loro efficienza. Tale avaria non è considerata motivo tale da rendere l'unità inidonea alla navigazione o per ritardarne la partenza dal porto (*quindi è da trattare come "minor deficiency"*). Le avarie dispositivi di posizionamento delle ancore e cavi di ormeggio sono comunicate, senza ritardo, dalla persona responsabile (Comandante della nave) ovvero Armatore/Società, all'Organismo riconosciuto/Ente tecnico che metterà fuori servizio il dispositivo completo (mezzo di sollevamento e accessori mobili) fino al momento del ripristino della sua piena funzionalità ed a valle della visita occasionale eseguita dallo stesso. L'Armatore/Società deve prevedere, nelle pertinenti procedure di sicurezza, che il Comandante possa adottare, almeno, le misure mitigatrici dei rischi previste al paragrafo 5 della Circolare MSC.1/Circ.1662.

<sup>7</sup> Per "Anchor handling winch" deve intendersi qualsiasi verricello utilizzato allo scopo di posizionare, recuperare e riposizionare ancore e cavi di ormeggio di altre navi o MODU impiegate in operazioni sottomarine/off-shore (§ paragrafo 9 del documento SSE 4/WP.4).

**Norma nazionale collegata:**

NA

**MSC.1/Circ.1662**

**Linee guida di posizionamento delle ancore e cavi di ormeggio (Anchor handling winches)**

(le presenti istruzioni sono integrative delle previsioni contenute nella circolare)

**Data di applicazione:**

1° Gennaio 2026.  
(emendamento MSC.532 (107))

**Installazioni a cui si applica:**

Dispositivi di movimentazione delle ancore e relativi accessori mobili (loose gear), sistemati su navi impiegate in navigazione internazionale, come definita ai punti da 35) a 37) del comma 1, articolo 1 del DPR 435/91, ed installati:

- il 1° gennaio 2026, o dopo tale data; e
- prima del 1° gennaio 2026 (esistenti).

**Istruzione:**

**Paragrafo 1:** le previsioni della circolare MSC.1/Circ.1662, riguardanti i dispositivi di posizionamento delle ancore e cavi di ormeggio, si applicano come di seguito indicato:

a. **installazioni nuove:** integralmente e, per le definizioni, secondo le specifiche fornite di seguito (Paragrafo 2.7, Paragrafo 2.10 e Paragrafo 2.11);

b. **installazioni esistenti:**

- I. Definition: paragrafo 2 e secondo le specifiche fornite di seguito (Paragrafo 2.7, Paragrafo 2.10 e Paragrafo 2.11);
- II. Testing and thorough examination: paragrafi 3.2.1.2, 3.2.1.3, 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4 e 4.2;
- III. Demonstration of compliance: paragrafi 3.3.2, 3.3.3, 3.3.4 e 4.3;
- IV. Maintenance, inspection and operational testing: tutta la Sezione 3.5, 4.6 e 4.7;
- V. Operations: tutta la Sezione 3.6 e 4.5; e
- VI. Inoperative anchor handling: tutta la Sezione 5.

c. **installazioni esistenti su navi provenienti da bandiera estera:** per le navi provenienti da bandiera estera, dopo il 1° gennaio 2026, si applicheranno integralmente i regolamenti di classe integrati con le previsioni riportate al precedente sub-paragrafo b..

**Paragrafo 2.7:** la persona competente (*competent person*) è da intendersi il funzionario dell'Organismo riconosciuto incaricato dell'esecuzione delle visite di cui alla SOLAS Reg.I/7, Reg.I/10 e dell'art.17 del vigente regolamento di sicurezza.

**Paragrafo 2.10:** le ispezioni e le prove previste dalla "*thorough examination*" sono stabilite nei regolamenti di classe tenendo conto degli orientamenti inclusi nella MSC.1/Circ.1662.

**Paragrafo 2.11:** le ispezioni e le prove previste dalla MSC.1/Circ.1662, ed eseguite sui dispositivi nuovi (installati il 1° Gennaio 2026 o dopo tale data) e su quelli esistenti, sono documentate (*Certified*) secondo le modalità riportate al paragrafo 3.2.4 ed alla Sezione 3.3 della citata circolare.

Gli Organismi riconosciuti provvedono a definire e mantenere aggiornati, nei propri regolamenti, i modelli dei certificati. I certificati possono essere rilasciati sia in formato cartaceo che digitale. In quest'ultimo caso, l'Organismo riconosciuto assicura l'adempimento delle disposizioni impartite con la Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale: 139/2018.

**Definizione aggiuntiva:** Per riparazione/modifica/alterazione sostanziale di un dispositivo di posizionamento delle ancore e dei cavi, come definiti dalla SOLAS Reg.II-1/2.31, è da intendersi una modifica che potrebbe influenzare significativamente la resistenza, la sicurezza o l'integrità strutturale. Ciò include, ma non limitate solamente a queste, modifiche che incidono sulla struttura portante primaria o ne alterano la funzionalità in modo da comprometterne la sicurezza e ne modifichino i valori di SWL, certificati in precedenza.

**Paragrafo 3.2:** i dispositivi di posizionamento delle ancore e dei cavi, come definiti dalla SOLAS Reg.II-1/2.31, sono soggetti alle seguenti visite/verifiche e test:

1. Commissioning test e thorough examination iniziale: prima della messa in esercizio del dispositivo ed in caso di riparazioni/modifiche/alterazioni sostanziali, in accordo con le indicazioni del costruttore e dell'Organismo riconosciuto/Ente tecnico;
2. Test operativi periodici: ogni anno e ripetuti ogni cinque secondo le indicazioni del costruttore e dell'Organismo riconosciuto. Alle verifiche periodiche quinquennali deve presenziare (witness) un funzionario dell'Organismo riconosciuto;
3. Thorough examination annuale: ogni anno ovvero con periodicità più restrittiva, in base alle previsioni del regolamento di classe dell'Organismo riconosciuto, ed eseguite nell'ambito delle visite statutarie di cui alla SOLAS Reg.I/7, Reg.I/10 e dell'art.17 del vigente regolamento di sicurezza.;
4. Thorough examination addizionale: a seguito di danni ovvero difetti (*minor deficiency*), notificati direttamente all'Organismo riconosciuto dalla persona responsabile (Comandante della nave) ai sensi della SOLAS Reg.II-1/3-13.4, e successivamente alle riparazioni per la rimessa in servizio del dispositivo.

I test, le visite e le verifiche indicate ai punti 1, 2 e 3 eseguite secondo le modalità stabilite nel regolamento di classe dell'Organismo riconosciuto e tenendo conto degli orientamenti della sezione 3.2 della MSC.1/Circ.1662.

**Paragrafo 3.5.1.1:** la manutenzione, le ispezioni, i test funzionali ed il loro intervalli devono essere definiti, per i mezzi di sollevamento, dalla Società in accordo:

1. alle raccomandazioni del produttore del dispositivo;
2. ai requisiti dell'Organismo riconosciuto/società di classificazione.

**Paragrafo 3.5.1.5:** nel caso di danno, rottura e corrosione dei cavi dei dispositivi, l'ispezione e lo scarto degli stessi è eseguito in accordo:

1. alle raccomandazioni del produttore del cavo;
2. ad altri standard industriali esistenti in materia; ovvero
3. alle indicazioni contenute nel regolamento di classe.

**Paragrafo 4.2.1 e 4.2.2:** gli accessori mobili dei dispositivi di movimentazione delle ancore sono soggetti alle seguenti visite/verifiche e test:

1. Proof test e Thorough examination iniziale: prima della messa in esercizio del dispositivo ed in caso di riparazioni/modifiche/alterazioni sostanziali;
2. Thorough examination annuale: ogni anno ovvero con periodicità più restrittiva in base alle previsioni del regolamento di classe dell'Organismo riconosciuto.
3. Thorough examination addizionale: a seguito di danni ovvero difetti in base all'istruzione precedente data alla SOLAS Reg.II-1/3-13.4.

Il Proof test è eseguito secondo le modalità stabilite nel regolamento di classe dell'Organismo riconosciuto e tenendo conto degli orientamenti della sezione 4.2 della MSC.1/Circ.1662.

**Paragrafo 4.6.1:** la manutenzione, le ispezioni, i test funzionali ed il loro intervallo devono essere definiti, per gli accessori mobili, dalla Società in accordo:

1. alle raccomandazioni del produttore del dispositivo; e
2. ai requisiti dell'Organismo riconosciuto/società di classificazione.

**Norma nazionale collegata:**

- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale: 124/2016;
- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale: 139/2018;
- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale: 174/2014.

**Regola II-1/6**

**Indice di compartimentazione R**

Requisiti aggiuntivi di stabilità in allagamento (Stockholm Agreement)

**Data di applicazione:**

5 Dicembre 2024.  
(Decreto Legislativo 179/2024 di modifica del Decreto Legislativo 65/2005)

**Navi a cui si applica:**

Alle navi ro/ro da passeggeri nuove costruite il 5 dicembre 2024, o dopo tale data, ed alle navi esistenti (*come definite all'articolo 1, comma 1 lettera l) del D.Lgs 65/2005*), impiegate in navigazione internazionale.

**Istruzione:**

**Requisiti aggiuntivi per le navi nuove:** si applicano i requisiti specifici di stabilità menzionati all'articolo 5, commi da 1 a 5, del Decreto Legislativo 65/2005 e certificati secondo le disposizioni di cui all'articolo 7 del citato decreto.

**Requisiti aggiuntivi per le navi esistenti:**

1. adibite a servizi di linea da o verso un porto nazionale dopo il 5 dicembre 2024, si applicano i requisiti specifici di stabilità menzionati all'articolo 5, commi 6 e 7 del Decreto Legislativo 65/2005 e certificati secondo le disposizioni di cui all'articolo 7 del citato decreto.
2. che sono già impiegate in servizi di linea (internazionale) alla data del 5 dicembre 2024, si applicano i requisiti specifici di stabilità menzionati all'articolo 5, comma 8 del Decreto Legislativo 65/2005.

**Decreto Legislativo 65/2005 Articolo 5, comma 3:** con riferimento alla notifica posta a carico della società, la stessa deve avvenire ai seguenti indirizzi:

1. [ufficio2.reparto6@mit.gov.it](mailto:ufficio2.reparto6@mit.gov.it);
2. [cgcp@pec.mit.gov.it](mailto:cgcp@pec.mit.gov.it).

**Norma nazionale collegata:**

Decreto Legislativo 31 ottobre 2024, n. 179 (*vedasi D.Lgs 65/2005 nella sua versione aggiornata*).  
Decreto Legislativo 14 marzo 2005, n.65 (*nella sua versione originale*).  
Art.61 del DPR 435/91.

Lettera Circolare Non di Serie n. 06/2010: Decreto legislativo 14 marzo 2005, n.65 – Certificazione attestante la conformità ai requisiti di stabilità previsti dall'art.5 e dell'allegato I (Stockholm Agreement);  
Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.87/2010: Decreto legislativo 14 marzo 2005, n.65. Approvazione del "Certificato attestante la conformità ai requisiti di stabilità previsti dall'art. 5 e dall'allegato I". (Stockholm agreement).

**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>8</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.

**Reg.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.

---

<sup>8</sup> Guidelines for the approval of alternative design and equivalents as provided for in various IMO Instruments.

**Capitolo II-2**  
**Costruzione – Protezione strutturale contro gli incendi, rivelazione  
ed estinzione incendi**  
**Parte B – Prevenzione incendi ed esplosioni**

**Regola II-2/1.2.5 e II/4**      **Probabilità di ignizione**

**Data di applicazione:**      1° Gennaio 2026.  
(emendamento MSC.520 (106) e MSC.550 (108))

**Navi a cui si applica:**      Navi impiegate in navigazione internazionale, come definita ai punti da 35) a 37) del comma 1, articolo 1 del DPR 435/91.

**Istruzione:**      **SOLAS Reg.II-2/4:** le disposizioni della SOLAS Reg.II-2/4 si applicano:

- ⇒ alle navi costruite il 1° luglio 2012 e dopo tale data, integralmente;
- ⇒ alle navi costruite prima del 1° luglio 2012 secondo le indicazioni della SOLAS Reg.II-2/1.2.5, come emendata; e
- ⇒ alle navi da carico di stazza lorda inferiore alle 500GT, impiegate in navigazione internazionale, limitatamente alla SOLAS Reg.II-2/4.2.1.6.

**SOLAS Reg. II-2/4.2.6:** prima di ogni singola operazione di rifornimento di combustibile marittimo del tipo “oil fuel” il Comandante della nave deve ottenere la seguente documentazione:

1. una dichiarazione, da parte del fornitore, attestante che il combustibile liquido è conforme alla SOLAS Reg.II-2/4.2.1.1 e deve specificare anche il metodo di prova utilizzato;
2. la BDN (*Bunker Delivery Note*) contenente il dato riferito al punto di infiammabilità definito secondo lo standard ISO 2719:2016 (Pensky-Martens closed cup method), o successivo standard riconosciuto dall'IMO; oppure
3. una dichiarazione che confermi che il punto di infiammabilità è stato misurato a una temperatura pari o superiore a 70°C.

**Norma nazionale collegata:**      DPR 435/91 – art.81



**MSC-MEPC.2/Circ.18**

**Linee guida per il campionamento del fuel oil e per la determinazione della conformità all'Annesso VI della MARPOL e Capitolo II-2 della SOLAS.**

**Data di applicazione:**

1° Gennaio 2026.  
(emendamento MSC.520 (106) e MSC.550 (108))

**Navi a cui si applica:**

Navi impiegate in navigazione internazionale, come definita ai punti da 35) a 37) del comma 1, articolo 1 del DPR 435/91 e secondo l'istruzione relativa alla Regola II-2/1.2.5 e II/4 – SOLAS.

**Istruzione:**

**Generale – paragrafo 1:** i campioni di combustibile (oil fuel) sono gestiti secondo le modalità indicate nella circolare MSC-MEPC.2/Circ.18 ad eccezione delle navi da carico di stazza lorda inferiori alle 500 GT, impiegate in navigazione internazionale, per le quali la gestione dei campioni di combustibile è affidata all'armatore.

**Norma nazionale collegata:**

NA

**Capitolo XIV**  
**Misure di sicurezza della navigazione per le navi impiegate in acque polari**

**Regola XIV/2.3**

**Applicazione**

**Data di applicazione:**

1° Gennaio 2017  
(emendamento MSC.385 (94))

**Nave a cui si applica:**

Nave battente bandiera italiana soggetta alle disposizioni del Capitolo XIV della Convenzione SOLAS'74, come emendata.

**Istruzione:**

La Parte I-B del Codice si applica ai fini dell'implementazione delle presenti istruzioni.

**Norma nazionale collegata:**

NA

**Parte presente  
istruzione collegata:**

Parte C.XIV  
Codice internazionale delle navi operanti in Acque Polari (Polar Code) adottato con la risoluzione MSC. 385(94) in data del 21 novembre 2014.

**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:

1. Alle unità nuove di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate;
2. 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.

3. 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.
4. 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**

**Codici obbligatori associati al capitolo  
specifico della Convenzione SOLAS'74,  
come emendata**

<p style="text-align: center;"><b>Parte C</b>  <b>Codici associati alla Convenzione SOLAS</b></p>
---

## Indice

Capitolo SOLAS di riferimento	Titolo del Codice
Capitolo I	NA
Capitolo II-1	Noise Code IS Code IGF Code
Capitolo II-2	FSS Code
Capitolo III	LSA Code
Capitolo IV	NA
Capitolo V	NA
Capitolo VI	IMSBC Code Cargo Stowage and Securing Code Grain Code
Capitolo VII	Codice IBC Codice IGC Codice INF <i>(tranne per le specifiche istruzioni sul trasporto Merci Pericolose contenute nei Codici IMDG e IMSBC)</i>
Capitolo VIII	Code of Safety for Nuclear Merchant Ship
Capitolo IX	ISM Code MODU Code
Capitolo X	HSC Code 1994 HSC Code 2000
Capitolo XI-1	RO Code ESP Code
Capitolo XI-2	<i>(Oggetto di specifiche istruzioni sulla Maritime Security)</i>
Capitolo XII	NA
Capitolo XIII	<i>(Disposizioni rivolte all'Amministrazione)</i>
Capitolo XIV	Polar Code
Capitolo XV	IP Code

**Parte C. XIV**  
**Codice internazionale delle navi operanti in Acque Polari adottato con la risoluzione**  
**MSC. 385(94)**  
**(Polar Code)**

**Parte I-A   Misure di Sicurezza   Capitolo 1 – Generale**

**Sezione 1.1**

**Struttura di questa parte del codice**

**Nave a cui si applica:** Secondo le istruzioni riportate alla Regola XIV/2.3.

**Istruzione:** Qualora nelle presenti istruzioni vengono menzionati, per riferimento, alcuni obiettivi ovvero requisiti funzionali, in ogni caso, questi non devono essere considerati sostitutivi di quelli previsti dal Codice.

**Disposizione nazionale collegata:** NA

**Sezione 1.2**

**Definizioni**

**Nave a cui si applica:** Secondo le istruzioni riportate alla Regola XIV/2.3.

**Istruzione:** Per l'applicazione delle presenti istruzioni, si riportano per chiarezza alcune definizioni:

1. *Codice*: il Codice Internazionale per le navi che operano in Acque Polari (Codice Polare) adottato con la Risoluzione MSC.385 (94) in data 21 novembre 2014 ed entrato in vigore il 1° gennaio 2017;
2. *IACS*: l'Associazione Internazionale delle Società di Classificazione;
3. *WMO*: l'Organizzazione Meteorologica Mondiale;
4. *IHO*: Organizzazione Idrografica Internazionale;
5. *Organismo Riconosciuto della nave*: Società, inclusa la società di Classificazione, autorizzata dall'Amministrazione, di cui al Decreto Legislativo 14 giugno 2011, n. 104, a condurre le ispezioni e la sorveglianza della nave ai sensi della Regola XI-1/1 della Convenzione SOLAS 1974, come emendata, e che ha rilasciato il certificato di classe;
6. *Armatore*: l'Armatore ovvero la Società di gestione ai fini ISM.

**Disposizione nazionale collegata:** NA

## **Sezione 1.2.9**

## **Definizioni**

### **Media della Temperatura Minima Giornaliera (MDTL)**

<b>Nave a cui si applica:</b>	Secondo le istruzioni riportate alla Regola XIV/2.3.
<b>Istruzione:</b>	Qualora i dati riferiti alla Media della Temperatura Minima Giornaliera (MDTL) su base decennale (10 anni) non siano disponibili, l'Organismo Riconosciuto della nave può accettare dati temporali di osservazione della temperatura, relativi all'area ed alla stagione durante la quale la nave intende operare, più brevi (almeno 5 anni) a condizione che questi siano ottenuti da fonti delle Autorità competenti locali ovvero Istituzioni scientifiche riconosciute.
<b>Disposizione nazionale collegata:</b>	NA

## **Sezione 1.3**

### **Certificati e visite (Obbligo IMO)**

<b>Nave a cui si applica:</b>	Secondo le istruzioni riportate alla Regola XIV/2.3.
<b>Istruzione:</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Il certificato da rilasciare alla nave che effettua viaggi in acque polari ha validità massima di 5 anni ed è rilasciato dall'Organismo Riconosciuto della nave utilizzando il formato approvato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.</li><li>2. Il certificato include un supplemento recante la registrazione degli equipaggiamenti richiesti dal Codice.</li><li>3. La validità, le date delle visite e le convalide devono essere armonizzate, ai sensi del punto 5.13 delle Linee guida del sistema armonizzato di visite e certificazione (HSSC), con i pertinenti certificati SOLAS in conformità con le disposizioni della Regola I/14 SOLAS, come emendata.</li><li>4. La validità del certificato non inficia quella di altri certificati statuari cui esso è collegato.</li><li>5. Il certificato è rilasciato – dopo che i certificati SOLAS sono stati confermati - dall'Organismo Riconosciuto della nave, per conto dell'Amministrazione, sulla base delle indicazioni contenute nella Circolare IMO MSC.1/Circ.1562, “<i>Unified interpretation of SOLAS regulation XIV/2.2 and paragraphs 1.3.2 and 1.3.6, part I-A of the Polar Code</i>”.</li></ol>
<b>Disposizione nazionale collegata:</b>	Circolare Non di Serie n.08/2020 (ultima revisione in vigore) – “ <i>Approvazione nuovi modelli di Certificati di Sicurezza</i> ”.



## **Sezione 1.5**

## **Valutazione operativa**

**Nave a cui si applica:** Secondo le istruzioni riportate alla Regola XIV/2.3.

- Istruzione:**
1. L'armatore, al fine di stabilire procedure o limitazioni operative ed in conformità al Codice effettua una valutazione della nave e del suo equipaggiamento al fine di identificare, preventivamente, le possibili condizioni operative e ambientali in cui la stessa opererà.
  2. La valutazione operativa si basa su adeguate metodologie di valutazione del rischio al fine di ricomprendere tutti i pericoli ipotizzabili, comprese le capacità operative della nave, e le limitazioni alla navigazione tra i ghiacci.
  3. La valutazione, effettuata secondo i principi contenuti nel Codice Internazionale di Gestione della Sicurezza (ISM), è:
    - inclusa nel Safety Management System (SMS); e
    - sottoposta nuovamente all'Organismo Riconosciuto della nave a seguito di ogni modifica intervenuta successivamente alla fase di visita per la certificazione ISM.
  4. Le condizioni ambientali in cui la nave sarà impiegata devono essere chiaramente definite ed indicate nella valutazione operativa.
  5. Per i criteri di accettazione del rischio, in termini di sicurezza della navigazione e salvaguardia della vita umana in mare, si deve fare riferimento alla MSC-MEPC.2/Circ.12 - *FSA Guidelines*, come emendata.

**Disposizione nazionale collegata:** **Paragrafo 3:** Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale, n.83/2010 – “*Emendamenti al Codice ISM - adottati attraverso la risoluzione MSC 273(85) del 4 dicembre 2008- ed alla Circolare S.G. n. 69 del 2.8.2007*”.

## **Capitolo 2 – Manuale operativo per le acque polari**

## **Sezione 2.3**

## **Regole**

**Nave a cui si applica:** Secondo le istruzioni riportate alla Regola XIV/2.3.

- Istruzione:**
1. La nave che opera in acque polari deve essere munita di un Manuale Operativo per le Acque Polari (PWOM), contenente informazioni riguardanti le capacità operative e le limitazioni della nave a supporto del processo decisionale del comandante e dell'equipaggio.
  2. Il PWOM è elaborato dall'armatore in conformità al Codice.
  3. Al fine di mantenere una struttura comune che ne faciliti l'uso, per l'elaborazione del PWOM è utilizzato il formato contenuto nell'appendice 2 del Codice unitamente alla relativa guida. Il PWOM è redatto nella lingua di lavoro come definita nel capitolo V della SOLAS'74, come emendata. Se tale lingua non è l'inglese, è necessaria la traduzione anche in detta lingua.

4. Al fine di garantire che il PWOM sia adeguatamente rispondente a ciascun elemento elencato nell'appendice 2 del Codice, lo stesso deve essere “verificato” (*non approvato*) dall'Organismo Riconosciuto della nave, ai fini dell'emissione del certificato. Evidenza di tale verifica è chiaramente riportata sul PWOM.
5. Il PWOM, sviluppato secondo i principi sopra enunciati e quelli contenuti nel Codice Internazionale di Gestione della Sicurezza (ISM Code), è:
  - mantenuto costantemente aggiornato sotto la responsabilità dell'armatore ed incluso nel Safety Management System (SMS); e
  - sottoposto all'Organismo Riconosciuto della nave per ulteriore verifica a seguito di modifica intervenuta successivamente alla fase di visita per la certificazione. Evidenza di tale verifica è chiaramente riportata sul PWOM

**Disposizione nazionale collegata:**

**Paragrafo 5:** Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale, n.69/2007 – “*Gestione per la sicurezza delle navi e per la prevenzione dell'inquinamento - Procedure per il rilascio dei certificati DOC ed SMC*”. -

### **Capitolo 3 - Struttura della nave**

#### **Sezione 3.3**

#### **Regole (Obbligo IMO)**

**Nave a cui si applica:**

Secondo le istruzioni riportate alla Regola XIV/2.3.

**Istruzione:**

1. Il materiale utilizzato per le strutture esposte delle navi che operano in acque polari è conforme ai Regolamenti dell'Organismo Riconosciuto della nave.
2. Il dimensionamento strutturale delle navi di categoria A e B è approvato dall'Organismo Riconosciuto della nave conformemente ai requisiti IACS relativi alle classi POLAR (I1 ed I2), come emendati.
3. Il dimensionamento strutturale delle navi di categoria C è approvato conformemente ai Regolamenti dell'Organismo Riconosciuto della nave in base all'area operativa ed alla stagione in cui la nave sarà impiegata.

**Disposizione nazionale collegata:**

DPR 435/91 – articolo 56 “Robustezza Strutturale”.

## Capitolo 4 - Compartimentazione e galleggiabilità e stabilità

### Sezione 4.3

### Regole

**Nave a cui si applica:** Secondo le istruzioni riportate alla Regola XIV/2.3.

**Istruzione:**

1. In aggiunta ai requisiti del codice e ad altri requisiti applicabili, la stabilità delle navi che operano nelle acque polari deve soddisfare almeno le disposizioni del capitolo 6 – parte B dell'*International Code on Intact Stability, 2008* (2008 IS Code) ed i requisiti dell'Organismo Riconosciuto della nave.
2. I valori del ghiaccio accumulato per metro quadrato sui ponti esposti e sulle proiezioni di aree laterali, indicati nel paragrafo 4.3.1 del Codice, sono adeguatamente aumentati se ritenuto necessario in seguito alla prevista valutazione operativa condotta dall'armatore secondo la Sezione 1.5 del Codice o se, con giustificata motivazione, richiesto dall'Organismo Riconosciuto della nave. I valori così ottenuti sono indicati nelle "Informazioni sulla Stabilità da fornire al Comandante" approvate.
3. Al comandante sono, altresì, fornite informazioni appropriate affinché possa ottenere dati sufficienti sulla velocità di congelamento prevista, in modo da garantire che i limiti di accrescimento del ghiaccio stabiliti nel PWOM non vengano superati.

**Disposizione**

**nazionale collegata:**

DPR 435/91:

- articolo 60 "Stabilità della nave allo stato integro";
- articolo 63 "Istruzioni sulla stabilità".

## Capitolo 5 - Integrità stagna ed alle intemperie

### Sezione 5.3

### Regole

**Nave a cui si applica:** Secondo le istruzioni riportate alla Regola XIV/2.3.

**Istruzione:**

1. Le navi che operano in acque polari sono dotate di mezzi adeguati atti a ridurre l'accumulo di ghiaccio sui ponti esposti (es. vapore ecc.) a soddisfazione dell'Organismo Riconosciuto della nave;
2. La portelleria rilevante ai fini dell'integrità stagna ed a protezione dalle intemperie, compresi i portelli di sfuggita, è mantenuta sempre manovrabile a cura del Comando di bordo.

**Disposizione**

**nazionale collegata:**

DPR 579/67:

- articolo 54 "Mezzi di chiusura di classe I per le aperture praticate nelle paratie terminali dei casseri";
- articolo 55 "Mezzi di chiusura di classe II per le aperture praticate nelle paratie terminali dei casseri".
- DPR 435/91 – articolo 89 "Scale, corridoi e porte di sfuggita".

## Capitolo 6 - Macchinari

### Sezione 6.3.1

#### Regole

**Nave a cui si applica:**

Secondo le istruzioni riportate alla Regola XIV/2.3.

**Istruzione:**

Ai fini del paragrafo 6.3.1.3 del codice, le aspirazioni dell'acqua di mare collegate ai motori a combustione interna sono conformi almeno alle disposizioni contenute nella MSC/Circ.504 "*Guidance on design and construction of sea inlets under slush ice conditions*".

**Disposizione nazionale collegata**

DPR 435/91:

- articolo 78 "Criterio generale per la costruzione e sistemazione dell'apparato motore, dei macchinari ausiliari e dell'impianto elettrico";
- articolo 79 "Progetto di navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento e loro costruzione".

### Sezione 6.3.2

#### Regole

**Nave a cui si applica:**

Nave battente bandiera italiana soggetta alle disposizioni del Capitolo XIV della Convenzione SOLAS'74, come emendata, se operante a bassa temperatura.

**Istruzione:**

Ai fini del paragrafo 6.3.2 del codice, i materiali di costruzione dei macchinari ubicati sui ponti esposti, ed i relativi basamenti, sono approvati dall'Organismo Riconosciuto della nave conformemente ai requisiti IACS relativi alla classe POLAR - (I1, I2 e I3).

**Disposizione nazionale collegata:**

DPR 435/91:

- articolo 71 "armamento marinaresco";
- articolo 72 "Obbligo della manovra a motore degli argani a mulinelli delle ancore e per gli argani o verricelli di ormeggio e tonnage".

### Sezione 6.3.3

#### Regole

**Nave a cui si applica:**

Nave autorizzata a battere la bandiera italiana soggetta alle disposizioni del Capitolo XIV della Convenzione SOLAS'74, come emendata, a cui si applicano i criteri di robustezza rafforzata per le condizioni di ghiaccio (*ice strengthened*) di cui al Capitolo 3 del codice.

**Istruzione:**

Ai fini del paragrafo 6.3.3 del codice:

1. per le navi di Categoria A e B i dimensionamenti strutturali delle pale dell'elica, della linea di propulsione, degli organi di governo e delle altre appendici, sono approvati dall'Organismo Riconosciuto della nave conformemente ai

requisiti IACS relativi alle classi POLAR - (I1 e I3) a seconda classe polare;

2. per le navi di Categoria C i dimensionamenti strutturali delle pale dell'elica, della linea di propulsione, degli organi di governo e delle altre appendici, sono approvati dall'Organismo Riconosciuto della nave in base all'area di operatività della stessa.

**Disposizione nazionale collegata:**

DPR 435/91 - articolo 70 "Mezzi di governo".

## **Capitolo 7 - Sicurezza e protezione antincendio**

### **Sezione 7.3**

### **Regole (Obbligo IMO)**

**Nave a cui si applica:**

Nave autorizzata a battere la bandiera italiana soggetta alle disposizioni del Capitolo XIV della Convenzione SOLAS'74, come emendata, impiegate in aree a bassa temperatura.

**Istruzione:**

1. L'equipaggiamento e le attrezzature antincendio, gli agenti estinguenti e gli impianti antincendio devono essere mantenuti prontamente utilizzabili e protetti dal congelamento.
2. Requisiti per le tubazioni degli impianti antincendio posizionate su ponte esposto:
  - a) nella posizione più bassa della tubazione è installato un tappo o valvola di drenaggio per proteggerla dal congelamento;
  - b) le tubazioni antincendio sono installate in posizione protetta ovvero provviste di coperture per il riscaldamento al fine di impedire l'accumulo di ghiaccio e neve;
  - c) la valvola di sezionamento e la valvola di pressione/vuoto, se installate su un ponte esposto, devono essere dotate di una copertura o un sistema di riscaldamento adeguati a proteggerla dal ghiaccio, dalla neve e dal congelamento.
3. Requisiti per le pompe antincendio (*compresa la pompa antincendio di emergenza, la pompa dell'impianto ad acqua spruzzata ecc.*):
  - a) è installata in un locale con temperatura superiore a 0°C;
  - b) per la presa mare sono adottate misure per prevenire l'ingresso di ghiaccio o per eliminarlo prima che passi nell'impianto posto a valle della presa mare.
4. Sistema fisso antincendio a schiuma del ponte:
  - a) il sistema antincendio a schiuma del ponte, se installato, utilizza un agente schiumogeno idoneo per la temperatura di servizio polare (PST).

5. Impianto ad acqua spruzzata:
  - a) gli ugelli sono completamente drenati dopo l'uso per garantire un successivo adeguato e pronto funzionamento.
6. Attrezzature antincendio:
  - a) gli estintori portatili sono sistemati in posizione protetta. Se ciò non fosse possibile, devono essere forniti estintori approvati idonei per la Temperatura di Servizio Polare (PST);
  - b) per garantire l'effettivo rilascio dell'agente estinguente, gli estintori a polvere devono essere in grado di prevenire il blocco o l'intasamento dell'ugello alla Temperatura di Servizio Polare (PST);
  - c) alla nave devono essere fornite le apparecchiature di comunicazione radio portatili a due vie per la stazione antincendio approvate per la temperatura di servizio polare;
  - d) il vestiario della squadra antincendio è posizionato sul ponte di comando, nella stazione antincendio o in altri spazi con temperatura non inferiore a 5°C.
7. Vie e percorsi di sfuggita per le navi passeggeri e navi da carico:
  - a) la larghezza dei mezzi e delle vie di sfuggita sono dimensionate in considerazione dell'ingombro degli indumenti protettivi tenuti a bordo, in base alle condizioni ambientali in cui la nave opererà ed al luogo in cui le attrezzature verranno sistemate a bordo così come definito nella valutazione operativa;
  - b) l'accesso sicuro al cassero prodiero delle navi cisterna è dotato di misure di protezione anti-congelamento o scongelamento. Gli stessi accorgimenti si applicano ai mezzi di accesso adottati per le navi da carico con bordo libero ridotto determinati in conformità alla Convenzione sulle linee di massimo carico, 1969 ed al relativo Protocollo '88.
8. Il ponte elicotteri è dotato di sistemazioni che soddisfano i requisiti per lo scongelamento rapido (ad es. connettore del vapore a bassa pressione, connettore dell'acqua calda e sistemi di riscaldamento).
9. Il materiale di costruzione per gli impianti antincendio, gli equipaggiamenti e le apparecchiature ubicate sui ponti esposti è conforme all' IACS UR S6 "*Use of Steel Grades for Various Hull Members – Ships of 90 m in length and above (2013)*" or IACS URI *Requirements concerning Polar Class (2011)*".

**Disposizione  
nazionale collegata:**

**DPR 435/91:**

- articolo 83 "Criterio generale per la protezione contro gli incendi";
- articolo 84 "Navi da passeggeri";
- articolo 85 "Navi da carico";
- articolo 89 "Scale, corridoi e porte di sfuggita";

- articolo 90 “Equipaggiamento da vigile del fuoco”;
- articolo 91 “Stazione antincendio”; e
- articolo 172 “Postazioni per elicotteri”.

## **Capitolo 8 – Mezzi di salvataggio**

### **Sezione 8.3**

### **Regole**

**Nave a cui si applica:** Secondo le istruzioni riportate alla Regola XIV/2.3.

**Istruzione:**

1. Per i mezzi di salvataggio si applicano i requisiti contenuti nella MSC.1/Circ.1614/Rev.1 *"Interim Guidelines on Life-Saving Appliances and arrangements for Ships operating in Polar Waters"*.
2. Gli equipaggiamenti individuali per la sopravvivenza, se previsti nel PWOM, sono sistemati secondo le modalità indicate nelle disposizioni esistenti, emanate dall'Amministrazione, oggi già applicate per le cinture di salvataggio. La posizione di tali attrezzature è riportata nel piano dei mezzi di salvataggio approvato ai sensi dell'articolo 35 del Regolamento di Sicurezza (DRP 435/91).

**Disposizione nazionale collegata:**

DPR 435/91:

- articolo 35 “Piani da presentare alla commissione di visita”;
- articolo 93 “Criterio generale sui mezzi di salvataggio”;
- articolo 94 “Caratteristiche e requisiti dei mezzi di salvataggio”;
- articolo 95 “Criteri generali per la sistemazione dei mezzi di salvataggio”;
- articolo 98 “Mezzi di salvataggio e relativi apparecchi e dispositivi di tipo approvato” e
- articolo 108 “Dotazione dei mezzi di salvataggio e loro segnali di soccorso”.

**Paragrafo 2 delle istruzioni:** Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale, n.46/2003 – *“Consistenza e sistemazione delle cinture di salvataggio a bordo delle navi e della unità veloci da passeggeri”*. -

## **Capitolo 9 - Sicurezza della Navigazione**

### **Sezione 9.3**

### **Regola**

**Nave a cui si applica:** Secondo le istruzioni riportate alla Regola XIV/2.3.

**Istruzione:**

1. Per gli equipaggiamenti del ponte sono applicati i requisiti contenuti nella MSC.1/Circ.1612 *"Guidance for Navigation and Communication equipment for use on Ships operating in Polar Waters"*.

2. Le navi mantengono a bordo le pubblicazioni specifiche pubblicate dall'Organizzazione Meteorologica Mondiale (WMO).
3. Informazioni nautiche:
  - a) gli strumenti per ricevere e visualizzare le informazioni correnti sulle condizioni del ghiaccio nell'area di operazione, possono essere i seguenti:
    - i. ricevitore di messaggi meteorologici in grado di ricevere dati sul regime del ghiaccio; o
    - ii. se installato e per le navi di Categoria A e B, ECDIS conforme agli standard serie S-100.
4. Pubblicazioni nautiche: le navi devono avere a bordo, oltre a quanto richiesto dalle altre normative, le seguenti ulteriori pubblicazioni:
  - i. WMO – No.259 “WMO Sea Ice Nomenclature”;
  - ii. WMO – No.574 “Sea-Ice Information Services in the World”;
  - iii. WMO – No.558 “Manual on Marine Meteorological Services”;
  - iv. WMO – No.471 “Guide to Marine Meteorological Services”; and
  - v. WMO – No.306 “Manual on Codes”.

**Disposizione nazionale collegata:**

DPR 435/91 – Titolo VI “Dotazioni e sistemazioni nautiche; dotazioni varie”

## **Capitolo 10 - Sistemi di comunicazione**

### **Sezione 10.3**

### **Regole**

**Nave a cui si applica:**

Secondo le istruzioni riportate alla Regola XIV/2.3.

**Istruzione:**

Per gli equipaggiamenti di comunicazione sono applicati i requisiti contenuti nella MSC.1/Circ.1612 “*Guidance for Navigation and Communication equipment for use on Ships operating in Polar Waters*”.

**Disposizione nazionale collegata:**

- DPR 435/91 – Titolo VII “Radiotelegrafia e radiotelefonica”.
- Decreto legislativo 1° agosto 2003, n.259 “Codice delle comunicazioni elettroniche”;
- Decreto 15 aprile 2003, n.130 “Regolamento riguardante la regola tecnica per la costituzione e sistemazione degli impianti radioelettrici da installare a bordo delle navi soggette ai requisiti previsti dal GMDSS”.



## Capitolo 11 - Pianificazione del viaggio

### Sezione 11.3

### Regole

**Nave a cui si applica:** Secondo le istruzioni riportate alla Regola XIV/2.3.

**Istruzione:**

1. Per gli aspetti legati alla protezione dei mammiferi marini presenti nelle acque polari, di cui ai paragrafi 11.3.6 e 11.3.7 del Codice, si applicano le disposizioni della MSC/Circ.674 *"Guidance document for minimizing the risk of ship strikes with cetaceans"*.
2. Relativamente alle operazioni di ricerca e soccorso (SAR) nelle aree remote, di cui al paragrafo 11.3.9 del Codice, si applicano le seguenti disposizioni/istruzioni:
  - a) MSC.1/Circ.1184 *"Enhanced contingency planning guidance for passenger ships operating in areas remote from SAR facilities"*;
  - b) Risoluzione A.999(25) *"Guidelines on voyage planning for passenger ships operating in remote areas"*; e
  - c) Appendice alla circolare MSC.1/Circ.1614/Rev.1 *"Methodology on how to estimate the maximum expected time of rescue"*.

**Disposizione nazionale collegata:** NA

## Capitolo 12 - Composizione dell'equipaggio ed addestramento

### Sezione 12.3

### Regole

**Nave a cui si applica:** Secondo le istruzioni riportate alla Regola XIV/2.3.

**Istruzione:** Per l'addestramento previsto dalla sezione 12.3 si applica il Decreto 5 giugno 2018 di *"Istituzione del corso di formazione e addestramento per il personale marittimo in servizio su navi soggette al Polar Code"*.

**Disposizione nazionale collegata:**

- DPR 435/91 – articolo 201 *"Composizione e forza minima dell'equipaggio"*;
- Decreto 5 giugno 2018 di *"Istituzione del corso di formazione e addestramento per il personale marittimo in servizio su navi soggette al Polar Code"*.
- Circolare Titolo: Personale marittimo – Serie: Tabelle di armamento – Nr. 001;
- Circolare Titolo: Personale marittimo – Serie: Tabelle di armamento – Nr. 002.

## Parte C. XV

### Codice internazionale di sicurezza per le navi che trasportano personale industriale (IP Code)

#### 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 (come da Tabella in Allegato 1): 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 ai requisiti applicabili secondo la Tabella in Allegato 1 alla Parte C.XV (IP Code).

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. Per le unità esistenti (B) autorizzate e (D) nuove ed esistenti, quest'ultime già autorizzate, la rispondenza agli obiettivi e requisiti rilevanti è documentata mediante l'emissione, da parte dell'Organismo riconosciuto/Ente tecnico, del documento in Allegato 3 alla Parte C.XV (IP Code) da custodire unitamente al Certificato di sicurezza per navi che trasportano personale industriale.

**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.Lvo 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:

1. Avere almeno 16 anni di età;
2. essere in possesso della seguente formazione e addestramento per il personale marittimo:
  - a) Sopravvivenza e salvataggio;
  - b) Antincendio di base;
  - c) 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);

3. essere in possesso di certificazione/idoneità medica per lo svolgimento delle attività previste dal codice IP.
4. 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 2.5:** 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 2 alla Parte C.XV (IP Code)) e menzionato nella "General declaration" di cui all'IMO FAL Form 1 riportando quanto segue nel campo "Note": "Number of industrial personnel: \_\_\_\_<sup>9</sup> (Attached list in \_\_\_\_<sup>10</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>11</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  $N=N1^{(nota12)} + 2N2^{(nota13)}$  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

<sup>9</sup> Indicare il numero di personale industriale imbarcato

<sup>10</sup> 4 copie all'arrivo e 2 copie alla partenza

<sup>11</sup> formato PADES

<sup>12</sup> N1 = numero di persone per le quali sono fornite le scialuppe di salvataggio

<sup>13</sup> N2 = numero di persone (inclusi ufficiali ed equipaggio) che la nave può trasportare in eccesso rispetto a N1

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

**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 alla Parte C. XV (IP Code)

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	Applicazione	Norma da applicare
Internazionale e Nazionale	Nave da carico	(A)	Nuova	≥500 GT	NA	NA	Si	Si	Reg. XV/3.1
	Unità veloce da carico (HSC2000)								
	Nave da carico	(B)	Esistente	≥500 GT	Si	Reg. XV/3.2 Circ.SG 148/2018	Si	Si	Reg. XV/3.4
	Unità veloce da carico (HSC2000 e 94)					Reg. XV/3.3 Circ.SG 148/2018			
	Nave da carico	(C)	Irrespective of date of construction	≥500 GT	NA	NA	Si	Si	Reg. XV/3.4
	Unità veloce da carico (HSC2000 e 94)								
	Nave da carico	(D)	Nuova	<500 GT	NA	NA	Si	Si	Obiettivi e requisiti funzionali del Codice IP per quanto possibile e ragionevole e regolamento della Società di classificazione
	Unità veloce da carico (HSC2000)								
	Nave da carico		Esistente	<500 GT	Si	Obiettivi e requisiti funzionali del Codice IP per quanto possibile e ragionevole e regolamento della Società di classificazione	Si	Si	Reg. XV/3.4
	Unità veloce da carico (HSC2000 e 94)								



**Allegato 2 alla Parte C. XV (IP Code)**

**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 identities document	15. Issuing State of identity document	16. Expiry date of identity document	
18. Date and signature by master, authorized agent or officer											

### Allegato 3 alla Parte C. XV (IP Code)

**Documento di sintesi dei requisiti funzionali applicati e delle misure identificate per le navi da carico e unità veloci da carico<sup>14</sup> della categoria (B) già autorizzate e (D) nuove ed esistenti già autorizzate e che trasportano più di 12 persone**

N° \_\_\_\_\_/20XX – datato \_\_\_\_/\_\_\_\_/20XX

#### **1. Requisiti funzionali Parte II – IP Code**

<i>Area<sup>15</sup></i>	<i>Goal</i>	<i>FR</i>	<i>Requisiti specifici/ Specific requirement</i> <i>(in questa sezione l'Ente tecnico dovrà dettagliare i requisiti specifici adottati per soddisfare i Goal e FR anche in relazione agli orientamenti dell'Amministrazione)</i>

Luogo, e data \_\_\_\_\_

Il funzionario dell'Ente tecnico

\_\_\_\_\_

<sup>14</sup> Come definito al paragrafo 1.4.10 del Codice HSC.

<sup>15</sup> Es. Industrial Personnel, Safe transfer of personnel, Subdivision and stability, Machinery installations, Electrical installations, Periodically unattended machinery spaces, Fire safety, Life-saving appliances and arrangements, Dangerous goods, Structural strength, Operational Manual. L'Ente tecnico, quindi, dovrà identificare ogni utile misura di sicurezza volta a soddisfare i requisiti funzionali della Parte II del Codice in base al numero di persone trasportate ed all'area di operazioni cui l'unità è adibita.

## **PARTE D**

### **Stato delle revisioni**

<p align="center"><b>Parte D</b> <b>Stato delle Revisioni</b></p>
---

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	Revisione della circolare – emendamenti alla SOLAS adottati con le Risoluzioni MSC.521 (106) e MSC.527 (106) – in forza dal 1° luglio 2024
02	Capitolo II-1 – Regola 6 Capitolo XIV SOLAS e Polar Code Capitolo XV – navi inferiori a 500 GT	data protocollo circolare	1.Revisione della circolare – introduzione dei requisiti aggiuntivi di stabilità (D.lgs 179/2024); 2.integrazione, nella presente, delle istruzioni esistenti per le navi impiegate in acque polari; e 3.revisione delle disposizioni per il trasporto IP su navi inferiori a 500GT.
03	Capitolo II-1 – Regola 3-13 Capitolo II-2 – Regola 4	data protocollo circolare	Revisione della circolare – emendamenti al Capitolo II-1 e Capitolo II-2 adottati con le MSC.532(107), MSC.520 (106) e MSC.550 (108).

# **PARTE E**

## **Abrogazioni**

<p align="center"><b>Parte E</b> <b>Abrogazioni</b></p>
---

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
Nds	n.7/2011	dal 5 dicembre 2024	Entrata in vigore del D.Lgs 179/2024
SG	n.163/2021	pubblicazione della presente circolare	Integrazione nella presente delle disposizioni Capitolo XIV SOLAS e Polar Code