



Roma, data del protocollo informatico
P.d.c. Ufficio II - 0659084021
e-mail: ufficio2.reparto6@mit.gov.it

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

Vedasi elenco indirizzi

Reparto VI
Sicurezza della Navigazione e Marittima
Ufficio 2° – Sezione 3ª

Circolare Titolo: "Sicurezza della Navigazione"
Serie: Istruzioni ad Organismi Affidati: n. 40/2026

Argomento: Mezzi di sfuggita dal locale apparato motore delle navi da carico (SOLAS Reg.II-2/13.4.1.1 e 13.4.2.1 – MSC.1/Circ.1511/Rev.1).

Con la nota prot.n.106303 in data 5 agosto 2024 (*allegata alla presente*) lo scrivente Reparto, sulla base di alcune criticità rilevate, a bordo di unità di bandiera, in ambito delle ispezioni dello Stato di approdo eseguite nell'area del Tokyo MoU, aveva fornito - alla luce dell'interpretazione IMO contenuta nelle circolari MSC/Circ.1120 e MSC.1/Circ.1511 - orientamenti relativi alle sfuggite verticali dai locali apparato motore nei casi in cui le stesse non raggiungessero il livello più basso dello spazio citato.

La citata problematica è stata portata all'attenzione dell'IMO ed ampiamente dibattuta sia dal Comitato MSC che dai suoi organi sussidiari SDC e III. In particolare, il Comitato MSC, durante la sua 110ª sessione, ha dato mandato al Sottocomitato SDC di analizzare la tematica sotto l'aspetto tecnico, al fine di individuare l'esistenza o meno di "safety issues" derivanti dall'implementazione dei requisiti statuari riferiti alle vie di sfuggita verticali dai locali apparato motore, contenuti del Capitolo II-2 della Convenzione SOLAS e, in caso affermativo, proporre le modifiche alla pertinente regola.

Al termine dei lavori della 12ª sessione del Sottocomitato SDC, quest'ultimo ha constatato che non è stata dimostrata l'esistenza dei "safety issues" correlati alle attuali SOLAS Reg. II-2/13.4.1.1 e 13.4.2.1 ed ha, quindi, ritenuto non necessaria un'ulteriore discussione nell'ambito dell'output in corso invitando MSC 111 a considerarlo completato.

Alla luce di tutto quanto sopra, si ritiene, ad oggi, di poter confermare i contenuti della nota citata in premessa ed alla luce di ciò, si invitano codesti Organismi riconosciuti, nell'ambito dell'approvazione dei piani di cui all'articolo 35 del vigente Regolamento di sicurezza, ed in sostituzione del rilascio di un provvedimento di esenzione, a voler verificare la sistemazione delle sfuggite verticali dal locale apparato motore, secondo la SOLAS Reg.II-2/13.4.1.1 e 13.4.2.1, tenendo conto dei seguenti criteri ai fini dell'accettazione della sfuggita non posizionabile al livello più basso del locale che, si ricorda, è da intendersi quale livello più basso raggiungibile dal trunk (*deck level, platform or passageway*), ai sensi della MSC.1/Circ.1511/Rev.1:

- a) nei soli casi di impraticabilità tecnica (es. impedimento dovuto a strutture nave non modificabili) dimostrata con opportune evidenze;
- b) qualora sia possibile l'adozione di accorgimenti alternativi tali da garantire il rapido e sicuro raggiungimento della sfuggita nella peggiore condizione di incendio ipotizzabile, assicurando in ogni caso il rispetto del requisito di "swiftly escape" di cui alla SOLAS Reg. II-2/13.1, ovvero misure che assicurino un equivalente livello di sicurezza;
- c) nel rispetto dei criteri di performance, sia dei tempi di evacuazione che di salubrità dell'ambiente, evidenziati negli studi IACS (SDC 12/INF.19 ed INF.20); e
- d) con sistemazione costituita da scala e piattaforma aventi dimensioni non inferiori e pendenza non superiore a quella definita al Capitolo 13 del Codice FSS, al fine di consentire l'evacuazione di infortunato su barella.

Nei casi dubbi o non chiaramente riconducibili ai criteri sopra indicati, le relative soluzioni progettuali dovranno essere sottoposte a questa Amministrazione per le valutazioni di competenza.

L'accettazione della sistemazione deve essere chiaramente riportata nei piani dei mezzi di sfuggita, ai sensi del Capitolo 13 del Codice FSS e dell'articolo 35, comma 1 del vigente Regolamento di sicurezza.

Per le sistemazioni esistenti che rientrino nella fattispecie sopra descritta, chi di interesse dovrà provvedere, qualora non già disponibile, allo sviluppo di un apposito piano in cui siano chiaramente indicati la via di sfuggita verticale, la scala e la piattaforma, unitamente alle relative dimensioni (larghezza e pendenza) previste dal Codice FSS (Capitolo 13). Tale piano dovrà essere sottoposto a codesti Organismi riconosciuti per la necessaria verifica ed approvazione.

Quest'ultimo processo dovrà essere completato entro e non oltre 12 mesi dalla data di emissione della presente Circolare.

Infine, le presenti istruzioni devono intendersi integrative di quanto contenuto nella nota sopra menzionata a meno del rilascio del provvedimento di esenzione.

La presente è pubblicata sul sito istituzionale del Corpo delle capitanerie di porto alla sezione "Sicurezza della Navigazione"¹ 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

¹ <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	dg.tm@pec.mit.gov.it
➤ CONFITARMA	confitarma@pec.it direzione@confitarma.it
➤ ASSARMATORI	segreteria@assarmatori.eu
➤ COMPAGNIE NON ASSOCIATE (<i>via e-mail, a cura del Reparto VI - Ufficio 2</i>)	
➤ RINA SERVICES S.p.A.	rina.maricogecap@legalmail.it rina.services.spa@legalmail.it
➤ BUREAU VERITAS SA	bvmarine_offshore@legalmail.it bvitalia@legalmail.it
➤ DNV AS	dnvitalia@legalmail.it detnorskeveritasitalia@legalmail.it
➤ LLOYD'S REGISTER GROUP LTD	lritalia@legalmail.it
➤ AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	absitaly@pcert.postecert.it
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 – 2° Ufficio – Sez. 3ª

Roma,

P.d.c.: ☎ 06 59084267

✉ cgcp@pec.mit.gov.it

✉ ufficio2.reparto6@mit.gov.it

Al **Vedasi elenco indirizzi**

ARGOMENTO: Mezzi di sfuggita dal locale apparato motore delle navi da carico (SOLAS Reg.II-2/13.4.2). -

Riferimento: bollettino assunto al prot. n.86847 in data 26 giugno 2024 di ABS Italy S.r.l. (allegata in copia).

In relazione al bollettino #38 citato in riferimento, con il quale codesto Organismo Riconosciuto ha ritenuto di gestire alcune sistemazioni delle sfuggite verticali, lo scrivente ha analizzato la normativa vigente con particolare riguardo le disposizioni contenute nella Regola II-2/13.4.2 della SOLAS, nell'articolo 89 del vigente Regolamento di Sicurezza e nelle circolari interpretative MSC/Circ.1120 e MSC.1/Circ.1511 emesse dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO).

In tale contesto, questa Amministrazione ritiene che lo spirito della norma sia quello di assicurare, sin dal livello più basso del locale apparato motore, una sfuggita rapidamente raggiungibile nel caso di incendio affinché l'eventuale fumo generato, le fiamme ed il calore non impediscano all'equipaggio di raggiungere il ponte di imbarco – attraverso la sfuggita verticale adeguatamente protetta in idoneo *enclosure* - garantendo, così, la conformità al requisito normativo della SOLAS Reg.II-2/13.1 – “*swiftly escape to the lifeboat and liferaft embarkation deck*”.

Alla luce di quanto sopra ed in accordo all'interpretazione fornita dalla MSC.1/Circ.1511, si è del parere che l'indicazione “*lower part*” – di cui alla SOLAS Reg.II-2/13.4.2. - sia da riferirsi all'elemento citato nella norma (che può essere: il **deck level**, la **platform** ovvero un **passageway**) posto al livello più basso (**lowest**) del locale apparato motore che consenta, così, un rapido raggiungimento del mezzo di sfuggita in tutte le condizioni che si

potrebbero presentare in caso di incendio.

Per tutto quanto sopra, quindi, nel caso di un “*arrangement*” realizzato come quello riportato nel bollettino sopra menzionato, questa Amministrazione ritiene l'unità non in linea con i principi della Convenzione e che una eventuale “esenzione” (SOLAS Reg.I/5) possa essere considerata ed eventualmente rilasciata solo nel caso in cui sia adeguatamente dimostrata:

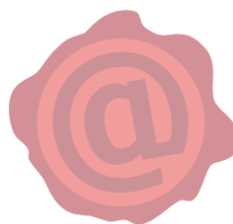
1. l'impraticabilità tecnica (es. impedimento dovuto a strutture nave non modificabili) alla conformità dal requisito SOLAS Reg.II-2/13.4.2; e
2. la possibilità di adozione di accorgimenti alternativi tali da garantire il rapido e sicuro raggiungimento della sfuggita nella peggiore condizione di incendio ipotizzabile (misure che assicurino, cioè, un equivalente livello di sicurezza).

Si resta a disposizione per qualsiasi ulteriore informazione che dovesse occorrere.

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)



LUIGI GIARDINO
MiMS
AMMIRAGLIO
05.08.2024
08:59:17
GMT+01:00

Elenco Indirizzi

Per competenza

ABS Italy S.r.l.

absitaly@pcert.postecert.it

Per conoscenza

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Direzione Generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

dg.tm@pec.mit.gov.it;

BUREAU VERITAS

Bvmarine_offshore@legalmail.it

DNV

dnvitalia@legalmail.it

Lloyd's Register

paolo.izzo@lr.org

RINA Service SpA

rina.maricogecap@legalmail.it