



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

A

VEDERE ELENCO ALLEGATO

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

**Circolare Titolo: Sicurezza della navigazione**  
**Serie Generale n. 159/2020 - Rev. 4**

*Argomento:* D. lgs. 12 maggio 2020, n. 43 recante “Attuazione della Direttiva (UE) 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 che modifica la Direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri”. Modifiche apportate a seguito dell’entrata in vigore del D.lgs. 31 ottobre 2024, n.179 (D.lgs 45/200 - Art.4 bis - Requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi ro/ro da passeggeri).

## 1. Scopo

La presenta Circolare intende fornire una linea guida per l’attuazione della normativa applicabile alle navi da passeggeri, impiegate in viaggi nazionali, alla luce delle principali innovazioni introdotte dalla Direttiva (EU) 2017/2108, indicata in argomento.

## 2. Premessa

La Commissione europea ha, negli ultimi anni, messo in atto alcuni meccanismi di “refit”<sup>1</sup>, che concretizzano la sentita necessità del principio, appunto, di “Legiferare meglio”, rivisitando l’efficacia della legislazione vigente.

Tale approccio virtuoso ha lo scopo ed offre la possibilità di assicurare che la legislazione dell’UE garantisca reali e coerenti benefici ai cittadini, alle imprese e alla società, riducendo ostacoli burocratici e costi non giustificati nonché semplificando la legislazione unionale per renderla aggiornata, ma anche più comprensibile a tutti gli attori coinvolti.

Attraverso questo meccanismo si è provveduto, tra l’altro, anche alla revisione e alla semplificazione della Direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri impiegate in viaggi nazionali.

---

<sup>1</sup> Regulatory Fitness & Performance Program

### **3. Considerazioni**

A seguito di tale esercizio, la Commissione europea, con la partecipazione degli Stati membri - tra cui attivamente l'Italia - ha ritenuto necessario riesaminare anche le diverse aree della Direttiva 2009/45/CE, focalizzando l'attenzione principalmente sull'ambito di applicazione, esclusioni, classificazione delle navi e tratti di mare. I dettagli di tali innovazioni sono riportati nell'Annesso alla presente Circolare, da considerare, quindi, parte integrante della stessa.

È opportuno sottolineare, inoltre, che la Direttiva trova applicazione nei confronti delle navi da passeggeri – comprese unità veloci - di bandiera nazionale e anche di quelle straniere che effettuano “viaggi nazionali”, che devono essere conformi alla direttiva più volte citata e in possesso delle certificazioni previste dal d.lgs. 2 febbraio 2000, n.45, come modificato.

In tale contesto, il Reparto VI, sempre nell'ambito della semplificazione, ha operato modifiche sostanziali nella trasposizione interna, anche per ciò che attiene alle modalità di visita che hanno portato all'abrogazione delle Commissioni di visita e discendente delega delle attività di verifica in capo all'Ente tecnico ed agli Ispettorati territoriali del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, quest'ultimi per la parte radio/GMDSS. Resta pienamente in capo all'Autorità Marittima l'attività relativa al processo di certificazione e di controllo, così come dettagliatamente illustrato nel sopra già richiamato Annesso.

### **4. Disposizioni**

Le disposizioni contenute nell'annesso alla presente Circolare sono rivolte alle Autorità Marittime, agli ispettori dello Stato di bandiera, all'Ente tecnico, agli ispettorati territoriali, agli armatori ed alle società di gestione per le attività di visita, ispezione, controllo e certificazione previste dal d.lgs.4 febbraio 2000, n.45, come modificato dal d.lgs.12 maggio 2020, n 43.

### **5. Aggiornamenti**

La Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n. 159/2020 - Rev.3, è stata emendata a seguito dell'entrata in vigore del d.lgs.31 ottobre 2024, n.179<sup>2</sup>, che ha aggiornato requisiti aggiuntivi di stabilità in allagamento, contenuti nell'articolo 4bis del d.lgs.4 febbraio 2000, n.45, e nel d.lgs.14 marzo 2005, n. 65, come modificati.

---

<sup>2</sup> D. Lgs. 31 ottobre 2024, n.179, recante “Attuazione della direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'Organizzazione marittima internazionale

## **6. Conclusioni**

La presente Circolare abroga e sostituisce la Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.159/2020 - Rev.3.

Si rimane in attesa di ricevere, entro 31 dicembre 2025, eventuali contributi sull'applicazione delle presenti disposizioni, al fine di valorizzare le esperienze maturate sul campo e verificare la necessità di apportare eventuali varianti e/o aggiornamenti.

**IL CAPO REPARTO**  
**CA (CP) *Francesco CIMMINO***  
Documento sottoscritto con firma digitale  
ai sensi del D. l.gvo 82/2005 art. 21

<b>INDIRIZZI PER COMPETENZA</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ DIREZIONI MARITTIME – TUTTE</li> <li>➤ CAPITANERIE DI PORTO - TUTTE</li> <li>➤ UFFICI CIRCONDARIALI MARITTIMI – TUTTI (<i>p.p. Uffici marittimi dipendenti</i>)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne <a href="mailto:dg.tm@pec.mit.gov.it">dg.tm@pec.mit.gov.it</a></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ CONFITARMA <a href="mailto:confitarma@pec.it">confitarma@pec.it</a> <a href="mailto:direzione@confitarma.it">direzione@confitarma.it</a></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ASSARMATORI <a href="mailto:segreteria@assarmatori.eu">segreteria@assarmatori.eu</a></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ COMPAGNIE NON ASSOCIATE (<i>via e-mail, a cura del Reparto VI - Ufficio 2</i>)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ DNV AS <a href="mailto:dnvitalia@legalmail.it">dnvitalia@legalmail.it</a> <a href="mailto:detnorskeveritasitalia@legalmail.it">detnorskeveritasitalia@legalmail.it</a></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ LLOYD'S REGISTER GROUP LTD <a href="mailto:lritalia@legalmail.it">lritalia@legalmail.it</a></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ AMERICAN BUREAU OF SHIPPING <a href="mailto:absitaly@pcert.postecert.it">absitaly@pcert.postecert.it</a></li> </ul>
<b>INDIRIZZI PER CONOSCENZA</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Accademia Navale Livorno - Gruppo Insegnamento CP</li> <li>➤ Mariscuola Taranto - Gruppo Insegnamento NP</li> <li>➤ Mariscuola La Maddalena - Gruppo Insegnamento NP</li> <li>➤ Direzione Marittima di Genova - Centro di Formazione Specialistico "CA (CP) Antonio De Rubertis"</li> <li>➤ Direzione Marittima di Livorno - Centro di Formazione Specialistico "M.A.V.M. Capitano di Porto Bruno Gregoretti"</li> </ul>



COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO  
GUARDIA COSTIERA

Reparto VI  
Sicurezza della Navigazione e Marittima

Circolare Titolo “Sicurezza della Navigazione”

Serie Generale: n.159/2020/Rev.4

Annexo 1

*Decreto legislativo 12 maggio 2020, n. 43, recante “Attuazione della direttiva 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme per le navi da passeggeri”*

## Sezione A – Disposizioni generali

**1. Titolo** Nel vigente testo del d.lgs. 4 febbraio 2000, n. 45 è stato eliminato il riferimento alla vecchia Direttiva 98/18/CE (*articolo 12 del D.Lgs 12 maggio 2020, n. 43*), in considerazione delle molteplici modifiche intervenute per l'adeguamento della stessa direttiva - inclusa la rifusione in un testo unico, ossia la Direttiva 2009/45 – e culminata con l'attività di REFIT e di adozione della Direttiva (EU) 2017/2108.

**2. Articolo 1 – Definizioni** Nell'ambito del processo di revisione a seguito del REFIT della Direttiva 2009/45/CE, tra gli articoli maggiormente rivisitati vi è quello delle definizioni, che sono state aggiornate e, in alcuni casi, eliminate in quanto non più adeguate allo scopo della direttiva.

Gli aggiornamenti apportati riguardano principalmente:

- a) definizioni modificate a seguito degli emendamenti introdotti dalla Direttiva (EU) 2017/2108:
  - ⇒ *Convenzioni SOLAS, Bordo Libero e Codice sulla Stabilità allo stato integro*, che devono intender
  - ⇒ si nelle loro versioni aggiornate e non più quelle in vigore alla data del 17 marzo 1998;
  - ⇒ *Tratto di mare*, che fa riferimento ai contenuti dell'articolo 3 del d.Lgs 45/00. Inoltre, in questa definizione è stata ribadita la differenza tra i tratti di mare previsti dallo strumento normativo in parola e le aree previste dalla Regola 2 del Capitolo IV della Convenzione SOLAS, che restano vigenti;
  - ⇒ *Area portuale, altezza di prora, Stato di approdo, organismo riconosciuto e persona a mobilità ridotta*, che sono state opportunamente aggiornate nell'attuale formulazione adottata in ambito europeo.
- b) definizioni modificate a seguito di aggiornamenti introdotti nel tempo dalla legislazione nazionale pertinente:
  - ⇒ l'indicazione del Dicastero competente, che è stata aggiornata all'attuale nomenclatura "*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*"<sup>1</sup>; e
  - ⇒ *Ente tecnico*, la cui definizione è stata rivista con il corretto riferimento normativo nazionale.
- c) definizioni abrogate in quanto non più in linea con lo scopo della norma europea e nazionale o, comunque, contenuti in altri strumenti vigenti, quali "*luogo di rifugio*" e "*onda significativa*".
- d) definizioni aggiunte dalla Direttiva (EU) 2017/2108 per fornire maggiore chiarezza alle disposizioni in parola, con particolare riguardo allo scopo ed al nuovo campo di

---

<sup>1</sup> da intendersi come "*Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*".

applicazione della Direttiva 2009/45/CE, come di seguito elencato:

- ⇒ esclusione, dal campo di applicazione della norma, di alcune tipologie di unità: *nave a vela - nave tradizionale - unità da diporto ed unità da diporto veloce - imbarcazione di servizio - nave di servizio off-shore - unità veloce di servizio off-shore*;
- ⇒ definizione di “*nave a vela*”: considerato il contenuto generico della Direttiva, è stata formulata una specifica definizione tenendo conto di parametri oggettivi quali la superficie velica ed il dislocamento dell’unità;
- ⇒ *materiale di costruzione equivalente*, in cui sono state inserite le “*leghe di alluminio o qualsiasi altro materiale non combustibile*”, chiarendo, definitivamente e in modo armonizzato, il campo di applicazione;
- ⇒ *prova standard del fuoco*, che deve essere eseguita secondo il Codice internazionale per l’applicazione delle procedure di prova del fuoco del 2010 (FTP Code);
- ⇒ *riparazioni, cambiamenti e modifiche di grande entità*, che è stata armonizzata al fine di evitare definizioni diverse all’interno dell’Unione europea.

e) definizioni aggiunte per dare maggiore chiarezza alle interpretazioni che nel tempo il Comando generale ha inteso dare alle norme della Direttiva 2009/45/CE, come sotto specificate:

- ⇒ *società di gestione*, che è stata introdotta per collegare tale soggetto con i contenuti del Capitolo IX della Convenzione SOLAS;
- ⇒ *nave ro-ro da passeggeri ritirata dal servizio, quella di classe A e/o B non adeguata, entro i termini temporali previsti, alle disposizioni del c.d. “Stockholm Agreement” ma che può continuare ad essere impiegata in classe C e D (vedasi anche modifiche citate all’articolo 4-bis del d.lgs. 4 febbraio 2000, n.45, come modificato).*

Con riferimento alle precedenti indicazioni contenute nella Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione - Serie Generale n. 15 del 30 agosto 2000, resta confermata l’indicazione riportata nel seguente paragrafo:

f) in base alla definizione di *nave da passeggeri*, non sono più applicabili le fattispecie cui al D.P.R. 435/91 quali, ad esempio, quelle contenute nell’articolo 13, commi 5.b e 7, che, in specifici casi, consentivano alle unità non da passeggeri di trasportare più di 12 persone diverse dall’equipaggio (*inclusi i conducenti di veicoli industriali gommati al seguito in numero superiore a 12*).

Tuttavia, a differenza di quanto indicato con la Circolare Serie Generale n. 15 del 30 agosto 2000:

- a) per *Autorità marittime*, devono intendersi gli Uffici marittimi periferici di cui alla definizione dell'articolo 1, comma 1, lettera u) del d.lgs. 4 febbraio 2000, n.45, come modificato; e
- b) per *nave nuova*, deve intendersi la nave la cui chiglia sia stata impostata alla data del **1° Luglio 1998** o successivamente, come indicato all'articolo 45 della Legge 1° marzo 2002, n. 39 "*Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2001*".

**3. Articolo 2 – Ambito di applicazione** Questo articolo, in fase di recepimento della Direttiva (UE) 2017/2108, è stato completamente adattato alla nuova formulazione della citata direttiva, che risulta essere molto più chiara.

Il campo di applicazione, pertanto, è stato rimodulato come segue:

1. sono state escluse tutte le unità da passeggeri, di qualsiasi materiale di costruzione, aventi lunghezza inferiore ai 24 metri. Per le unità esistenti, che precedentemente erano soggette alle disposizioni della Direttiva 2009/45/CE (*pre-REFIT*), rientrano nell'applicazione del regime normativo contenuto nel DPR 435/91. Per quelle nuove (*al momento non definite*) si valuterà, nel prossimo futuro, l'applicazione del regime contenuto nelle *Linee Guida EU per le piccole navi da passeggeri (Small Craft Guide)* in via di sviluppo a livello europeo, ovvero DPR 435/91;
2. Sono state escluse tutte le navi indicate nel nuovo paragrafo 3 ed a cui si applicheranno i dispositivi normativi indicati a fianco di ciascuna di esse:
  - a) per le navi a vela, navi costruite in materiale non metallico o equivalente, navi tradizionali, navi che operano esclusivamente nelle aree portuali: le norme di cui al vigente Regolamento di Sicurezza – D.P.R. 435/91 – secondo il servizio e la navigazione a cui sono destinate;
  - b) per le unità da diporto - se non destinate ad attività commerciale: la normativa nazionale ad esse applicabile;
  - c) per le unità di servizio off-shore: le disposizioni della Circolare Serie Generale n.171/2023 - *Codice internazionale di sicurezza per le navi che trasportano personale industriale* - nella sua revisione in vigore – (Tabella in allegato 1 alla Parte C.XV); e
  - d) per le imbarcazioni di servizio delle navi da crociera (c.d. tender): la MSC.1/Circ.1417 del 13 giugno 2012 "*Guidelines for passenger ship tenders*".

**4. Articolo 3 –  
Categorizzazione  
dei tratti di mare e  
classi di navi da  
passeggeri**

L'articolo 3 è stato aggiornato allineandolo alle disposizioni attualmente in vigore che vedono l'introduzione della categorizzazione dei tratti di mare come di seguito specificato:

- tratti di mare A: quelli al di fuori dei tratti B, C e D
- tratti di mare B: quelli entro 20 miglia dalla linea costa
- tratti di mare C e D: quelli individuati in base ai seguenti parametri:
  - distanza dalla linea di costa e
  - altezza significativa d'onda registrata nella specifica zona di mare.Rispetto alla precedente formulazione, è stato rimosso il riferimento alla distanza dal luogo di rifugio.

Alla luce della categorizzazione dei tratti di mare, sono state rideterminate le definizioni delle classi delle navi da passeggeri, mentre per le unità veloci da passeggeri si è fatto riferimento alle categorie indicate nei relativi Codici HSC (1994 e 2000).

Infine, è stato previsto il meccanismo attraverso il quale, periodicamente, l'Amministrazione provvede ad aggiornare l'elenco dei tratti di mare, con l'ausilio e le competenze tecniche di ISPRA, a pubblicarlo e inviarlo alla Commissione europea, secondo gli obblighi statuiti dalla normativa unionale.

**5. Articolo 4 –  
Requisiti di  
sicurezza**

All'articolo 4, in aderenza al nuovo campo di applicazione introdotto con la Direttiva (UE) 2017/2108:

- a) è stato eliminato il paragrafo che circoscriveva l'applicazione del Capitolo V della Convenzione SOLAS solo ad alcune regole, mentre, oggi, è da applicarsi integralmente in tutte le sue parti e secondo i criteri in esso stabiliti;
- b) sono stati rimossi tutti i requisiti di sicurezza che in precedenza andavano applicati alle navi da passeggeri di lunghezza inferiore a 24 metri in quanto, oggi, escluse dal campo di applicazione della direttiva;
- c) è stata prevista la possibilità, da parte di un'Amministrazione di bandiera di una nave da passeggeri, operante nelle acque di un altro Stato membro, di rivolgersi alla Commissione europea se ritiene irragionevoli le norme di sicurezza imposte dal citato Stato;
- d) è stato eliminato, in quanto ha esaurito la propria efficacia, il paragrafo riguardante le date di applicazione dei requisiti del Capitolo III dell'Allegato I alle navi da passeggeri esistenti;
- e) secondo quanto già previsto per gli strumenti internazionali inseriti nelle definizioni modificate di cui all'articolo 1, è stata modificata l'indicazione al Codice DSC (Risoluzione A.373(X)), facendo riferimento alla sua versione aggiornata;
- f) è stato espressamente previsto che tutte le unità veloci, costruite anteriormente al 1° gennaio 1996 e non conformi al codice HSC ma rispondenti al Codice DSC, possono operare solo se già in esercizio alla data del 4 giugno 1998 e solo previo accordo dell'Amministrazione.

- g) per le unità DSC, in esercizio in Italia alla data del 4 giugno 1998, conformi al pertinente Codice (Risoluzione A.373(X)) e che **sono già** in possesso di esplicita deroga/esenzione dal vigente Regolamento di Sicurezza – D.P.R.435/91, possono continuare ad operare senza necessità di ulteriore “accordo”.
- h) Per tutte le altre unità DSC che erano in esercizio in Italia alla data del 4 giugno 1998, conformi al pertinente Codice (Risoluzione A.373(X)), ma che, ad oggi, **non sono** in possesso di esplicita deroga/esenzione dal vigente Regolamento di Sicurezza – D.P.R.435/91, la Società di gestione o l’armatore deve interessare il Comando generale per finalizzare la procedura amministrativa necessaria. La deroga/esenzione deve essere ottenuta entro 12 mesi dalla data di emissione della presente circolare; nel contempo, le unità possono continuare ad operare con la certificazione di cui al successivo punto 10 della presente circolare;
- i) è stato inserito il paragrafo riguardante:
- ⇒ le riparazioni, le trasformazioni e le modifiche di grande entità stabilendo che, a seguito di queste, ad una nave andranno applicati i requisiti previsti per “nave nuova” (comma 3, lettera a), articolo 4); ed
  - ⇒ il periodo di *phase-out* per le navi esistenti, costruite prima del 20 dicembre 2017, in materiale equivalente che dovranno:
    - adeguarsi completamente alle disposizioni del Decreto Legislativo 43/2020; o
    - cessare dal servizio entro la data del **22 dicembre 2025**.
- j) è stato eliminato il comma 6 riguardante le unità veloci da passeggeri di bandiera italiana esistenti.

Inoltre, i requisiti di sicurezza delle unità veloci (HSC e DSC), impiegate in viaggi nazionali nei tratti di mare del d.lgs. 4 febbraio 2000, n. 45, come modificato, contenuti nella Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.45 del 16 luglio 2003 non sono più applicabili e devono considerarsi sostituiti da quelli contenuti nel citato decreto e nella presente circolare.

#### **6. Articolo 4-bis – Requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi ro-ro da passeggeri**

L’articolo 4-bis è stato modificato a seguito alle disposizioni contenute nel d.lgs. 31 ottobre 2024, n.179 che ha revisionato, a sua volta, i requisiti di stabilità in allagamento aggiuntivi applicati alle navi ro/ro da passeggeri (*Stockholm Agreement*) impiegate in servizio di linea e, quindi, il d.lgs. 14 marzo 2005, n.65. A seguito di tali modifiche, quindi, alle navi ro-ro da passeggeri, impiegate in servizi di linea ed in navigazione nei tratti di mare A, B e C, sono applicati i seguenti criteri:

- a) Navi ro/ro da passeggeri nuove: i requisiti specifici di stabilità menzionati all’articolo 5, commi da 1 a 5, del d.lgs. n. 65/2005 e certificati secondo le disposizioni di cui all’articolo 7 del citato decreto.

**b) Navi ro/ro esistenti (come definite all'articolo 1, comma 1 lettera l) del D.Lgs 65/2005):**

- 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 d. lgs. N. 65/2005 e certificati secondo le disposizioni di cui all'articolo 7 del citato decreto.
- che sono già impiegate in servizi di linea (nazionale) alla data del 5 dicembre 2024, si applicano i requisiti specifici di stabilità menzionati all'articolo 5, comma 8 del d. lgs. n. 65/2005. A tali unità continuano ad applicarsi le previsioni contenute nella Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.85 del 15 giugno 2010.

Fermo restando quanto stabilito al comma 1-bis del vigente articolo 4-bis del d.lgs. 4 febbraio 2000, n.45, gli accertamenti volti a verificare il rispetto delle disposizioni sopra citate, per le navi ro/ro da passeggeri impiegate in servizi di linea ed in navigazione nei tratti di mare B e C, sono eseguiti, attraverso un'ispezione straordinaria secondo l'articolo 165 del vigente Codice della Navigazione, dall'Autorità Marittima prima dell'inizio del servizio di linea.

**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. [cqcp@pec.mit.gov.it](mailto:cqcp@pec.mit.gov.it).

**7. Articolo 4-ter –  
Requisiti di  
sicurezza per le  
persone a mobilità  
ridotta**

L'articolo 4-ter è stato oggetto di alcune modifiche; in particolare, è stata rimarcata la competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in materia di trasporto delle persone a mobilità ridotte e sono stati eliminati gli obblighi di informazione alla Commissione europea previsti in precedenza, in quanto non più necessari.

È stata altresì ampliata la competenza dell'Ente tecnico per gli accertamenti che prevedono la conformità complessiva delle navi (*nuove ed esistenti*) alle prescrizioni nazionali sul trasporto delle persone a mobilità ridotta e non limitata ai soli aspetti costruttivi, come precedentemente indicato.

**8. Articolo 5 –  
Equivalenze ed  
esenzioni**

L'articolo sulle esenzioni ed equivalenze è stato completamente rimodulato, al fine di renderlo pienamente conforme alle disposizioni della direttiva, evidenziando il processo amministrativo che prevede l'intervento degli Organi istituzionali europei.

**9. Articolo 7 – Visite**

L'articolo 7 è stato anch'esso rielaborato nella sua forma prevedendo, quale elemento sostanziale, l'abolizione delle visite in Commissione secondo le disposizioni di cui alla Legge n. 616/62 e del D.P.R. n. 435/91.

A tal fine, quindi, l'Ente tecnico e l'Ispettorato territoriale, quest'ultimo per gli aspetti connessi alla stazione GMDSS, agiranno in modo indipendente per l'espletamento dei propri specifici accertamenti che dovranno essere riportati:

- 1) nella "Dichiarazione ai fini" (Allegata alla circolare NdS dedicata) per ciò che riguarda le visite eseguite dall'ente tecnico; e
  - 2) nel "Verbale di ispezione/collaudo radio" per l'attività di visita espletata dall'Ispettorato territoriale competente;
- da consegnare al Capo del Compartimento Marittimo competente per il rilascio del certificato.

L'Autorità Marittima, altresì, in base alle disposizioni vigenti, deve comunque:

- a) eseguire, secondo le tempistiche previste dall'art.30 del D.P.R. 435/91 o quando ritenuto necessario, la visita di controllo sulla preparazione degli equipaggi e sulla organizzazione ed efficienza dei servizi di bordo, con l'estensione anche agli aspetti tecnici riguardanti le condizioni generali della nave e dei suoi equipaggiamenti. L'estensione ed il dettaglio di tali accertamenti sarà determinato dall'Ispettore FSC abilitato. Per le navi da passeggeri di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate, l'Autorità Marittima procede ad eseguire un'ispezione generale, che dovrà coprire gli aspetti di preparazione dell'equipaggio e quelli tecnici coperti dal certificato di cui all'articolo 8 del d.lgs. 4 febbraio 2000, n. 45, come modificato, almeno una volta ogni 12 mesi o quando ritenuto necessario. Anche in questo caso, l'estensione e il dettaglio di tali accertamenti sarà determinato dall'Ispettore FSC abilitato;
- b) prendere parte alla prova pratica di evacuazione per gli HSC e DSC da passeggeri e documentarla adeguatamente secondo le disposizioni del paragrafo 4.8.3 del Codice HSC e del paragrafo 4.4 del Codice DSC (Allegato 2). Alla prova pratica di evacuazione deve partecipare anche un funzionario dell'Organismo riconosciuto; e
- c) partecipare alle prove di apertura dei dispositivi di evacuazione marini (MES) installati a bordo del naviglio nazionale, a cui si applicano le disposizioni della Direttiva 2009/45/CE, come modificata, secondo le modalità stabilite nella Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.118/2015 in data 14 dicembre 2015.

Inoltre, per le visite delle unità veloci (HSC e DSC) in navigazione nazionale vanno applicate, ad integrazione di quelle contenute in questa circolare, le disposizioni previste nella Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.45 del 16 luglio 2003 ad esclusione delle disposizioni riguardanti la Commissione di visita di cui all'articolo 25 della Legge 616/62 o articolo 19 del D.P.R. 435/91 che devono intendersi superate.

**10. Articolo 8 – Certificati**

L'articolo è stato oggetto di modifiche editoriali per renderlo più chiaro e pienamente aderente alle disposizioni europee.

La sostanziale differenza con le disposizioni precedenti è relativa alla tipologia di certificazione che deve essere ora rilasciata alle unità veloci del tipo "DSC". Quindi, a prescindere dalla data di entrata in esercizio in Italia e la navigazione a cui esse sono adibite, tali unità devono essere in possesso della seguente documentazione (Circolare SG n.45/2003):

- Certificato di costruzione ed equipaggiamento (Allegato alla circolare NdS dedicata); e
- Autorizzazione all'esercizio (Allegato alla circolare NdS dedicata).

Le modalità di rilascio della certificazione ed autorizzazione all'esercizio per le unità veloci (HSC e DSC) sono contenute nella Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.45 del 16 luglio 2003, come di seguito specificato:

1. Per le unità HSC – Sezione A.5 "Precisazioni in merito al rilascio dei certificati di sicurezza HSC ed alle Autorizzazioni ad operare"; e
2. Per le unità DSC – Sezione B.3 "Precisazioni in merito al rilascio dei certificati di sicurezza DSC ed alle Autorizzazioni ad operare sia in viaggi nazionali sia in viaggi internazionali".

I certificati previsti dall'articolo 8 del d.lgs. 4 febbraio 2000, n.45, come modificato, inclusi i certificati e le autorizzazioni all'esercizio delle unità veloci HSC e DSC, sono rilasciati dal Capo del Compartimento marittimo nella cui giurisdizione ricade il porto o uno degli approdi dell'unità. Per le unità che operano tra porti di uno Stato membro diverso dall'Italia, la certificazione è rilasciata – a scelta della società di gestione o armatore - dal Capo del Compartimento Marittimo ove è iscritta l'unità ovvero ove ha sede l'armatore o la società di gestione dell'unità stessa. Per tali certificati non è previsto l'intervento delle Autorità Consolari.

Infine, è stato aggiornato il riferimento della disposizione nazionale che disciplina gli equipaggiamenti marittimi (Direttiva MED).

**11. Procedimento amministrativo per il rilascio del certificato**

L'armatore o la società di gestione avrà cura di inoltrare (digitalmente e via pec), l'istanza di rilascio/rinnovo del certificato (Allegati 1 o 1bis) al Compartimento marittimo competente, all'Ente tecnico ed all'Ispettorato territoriale del **MiMiT**, ognuno per gli aspetti di propria competenza.

L'Ente tecnico e l'Ispettorato territoriale del **MiMiT** invieranno la documentazione (Dichiarazione ai fini/Verbale di ispezione/collaudato) pertinente alla visita eseguita in modalità digitale e via pec al Compartimento marittimo competente per la successiva emissione del certificato.

Nel caso siano state rilevate delle deficienze temporaneamente tollerabili, il Capo del Compartimento Marittimo competente provvederà ad applicare le istruzioni contenute nell'Allegato 3.

**12. Articolo 8-bis – Sanzioni** Nel nuovo articolo 8-bis sono state introdotte le sanzioni per le inosservanze specifiche del d.lgs. 4 febbraio 2000, n.45, come modificato.

**13. Disposizioni varie** Alle navi/unità da passeggeri di cui trattasi continuano ad essere applicate le seguenti disposizioni normative:

- ⇒ Legge 616/62, comprese le norme sul bordo libero, ad esclusione delle disposizioni riguardanti la Commissione di vista;
- ⇒ Libro I del DPR 435/91 per quanto applicabile e non disciplinato dal d.lgs. 4 febbraio 2000, n.45, come modificato;
- ⇒ Libro IV del D.P.R. 435/91;

oltre, naturalmente, tutte le disposizioni di sicurezza specifiche previste dalla regolamentazione nazionale quali, ad esempio, quelle relative al trasporto di autoveicoli, al trasporto di merci pericolose, ecc...

**14. Allegato I** L'allegato I al Regolamento (UE) 2020/411 è applicato, a far data del 19 settembre 2021, in luogo di quello di cui al d.lgs. 4 febbraio 2000, n.45, come sostituito dal d.lgs. 16 febbraio 2018, n.25, che è da considerarsi abrogato dopo tale data.

Altresì, è necessario evidenziare che durante i lavori di elaborazione del citato regolamento, gli Stati membri e la Commissione hanno concordato sulla non applicabilità dei requisiti di "Safe Return to Port" (SRtP) alle navi di Classe B, C e D. Purtroppo, nella stesura della Sezione 2<sup>1</sup> del nuovo allegato I, i requisiti SRtP, per le citate unità, non sono stati eliminati per mero errore. A seguito di ciò, la Commissione, su concorde parere del servizio legale unionale e degli Stati membri, ha deciso di provvedere alla emissione di un nuovo atto delegato che conterrà l'emendamento al Regolamento (UE) 2020/411.

Per quanto sopra, quindi, i requisiti della Sezione 2 riguardanti il "Safe Return to Port" non dovranno essere applicati alle navi da passeggeri della Classe B, C e D.

**15. Circolari collegate**

- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.3/1998 in data 6 agosto 1998;
- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.19/2001 in data 28 maggio 2001 (per i soli punti da 1 a 4 – i restanti sono da considerarsi superati);
- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.45 del 16 luglio 2003; (parzialmente modificata dalle disposizioni della presente circolare);

<sup>1</sup> Requisiti di sicurezza per navi da passeggeri nuove adibite a viaggi nazionali la cui chiglia è stata impostata o che si trovavano a un equivalente stadio di costruzione a partire dal 19 settembre 2021.

- Lettera Circolare Non di Serie n.007/2006 in data 22 maggio 2006;
- Lettera Circolare Non di Serie n.012/2006 in data 08 settembre 2006;
- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.85 del 15 giugno 2010;
- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.92/2011 in data 7 giugno 2011;
- Lettera Circolare Non di Serie n.011/2013 del 12 luglio 2013;
- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.118/2015 in data 14 dicembre 2015;
- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.15/2019 in data 24 giugno 2019.

#### **16. Circolari abrogate**

- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione - Serie Generale n. 15 del 30 agosto 2000;
- Lettera Circolare prot.n.86/18047/Uff.II-Sez.I in data 11 dicembre 2001;
- Lettera Circolare prot.n.86/15647/Uff.II-Sez.II in data 23 ottobre 2001;
- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.29/2002 in data 18 febbraio 2002;
- Lettera Circolare prot.n.86/19889/Uff.II-Sez.II in data 16 dicembre 2002;
- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.40/2002 in data 24 dicembre 2002;
- Lettera Circolare Non di Serie n.24/2009 in data 29 luglio 2009;
- Circolate Titolo: Sicurezza della Navigazione – Lettera Circolare Non di Serie n.16/2013 in data 30 agosto 2012;
- Lettera Circolare Non di Serie n.011/2013 in data 12 luglio 2013;
- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.116/2015 in data 18 giugno 2015;
- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.159/2020 in data 26 giugno 2020;
- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.159/2020/Rev.1 in data 6 maggio 2021;
- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.159/2020/Rev.2 in data 14 settembre 2021; e
- Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione – Serie Generale n.159/2020/Rev.3 in data 14 settembre 2021.