

CAPITANERIA DI PORTO
COMPARTIMENTO MARITTIMO DI IMPERIA

REGOLAMENTO PER LA PREVENZIONE DEGLI INFORTUNI
SUL LAVORO
NEL PORTO DI IMPERIA

ORDINANZA N° 2/88

CAPITANERIA DI PORTO DI IMPERIA

ORDINANZA N° 2/88

Il Capitano di Fregata (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo, e Comandante del Porto di Imperia:

- visto il D.P.R. 27 aprile 1955 n° 547 e successive modificazioni;
- ritenuta la necessità di fare un Regolamento per la Prevenzione degli Infortuni sul Lavoro nel Porto di Imperia;
- Visto l'art. 21 del Codice della Navigazione, approvato con R.D. 30 marzo 1942 n° 327, e l'art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione, approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952 n° 328;

ORDINA

Art. 1
(Approvazione)

E' approvato e reso esecutivo l'unito Regolamento per la Prevenzione degli Infortuni sul Lavoro nel Porto di Imperia.

Art. 2
(Abrogazione)

Tutte le norme espresse in forma dissimile o comunque in contrasto con le disposizioni allegate alla presente Ordinanza sono abrogate.

Art. 3
(Entrata in vigore)

La presente Ordinanza, con le "Disposizioni" allegate, entra in vigore il 15 maggio 1988.

Art. 4
(Osservanza)

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente Ordinanza.

Art. 5
(Sanzioni)

I contravventori della presente Ordinanza saranno puniti a termini di legge e ritenuti responsabili dei danni a persone e/o cose derivanti da tale comportamento omissivo.

IL COMANDANTE
Capitano di Fregata (CP)
(Antonio DE LUERTIS)

Imperia, 15 febbraio 1988

REGOLAMENTO PER LA PREVENZIONE
DEGLI INFORTUNI SUL LAVORO
NEL PORTO DI IMPERIA

Titolo I

DISPOSIZIONI PRELIMINARI

Art. 1
(Definizioni)

Agli effetti del presente regolamento:

- 1.1 - con il termine «operazioni» si indicano i lavori, anche parziali, che vengono effettuati, a bordo e a terra, per la caricazione e la discarica, nonché per la riparazione, di navi o galleggianti -eccettuate le navi militari - sui moli, banchine e qualsiasi altra zona, compresa nell'ambito del porto di Imperia;
- 1.2 - con termine «lavoratore» si indica qualsiasi persona impiegata nelle predette operazioni;
- 1.3 - per "Porto di Imperia" si intendono i bacini di Porto Maurizio e di Oneglia.

Art. 2
(Campo di applicazione)

Le norme del presente regolamento integrano quelle contenute nel D.P.R. 27 aprile 1955, n° 547.

Sono tenuti ad osservarle e a farle osservare i comandanti e gli equipaggi delle navi mercantili nazionali e straniere, i datori di lavoro in genere e i prestatori d'opera, nonché qualsiasi altra persona o ente che abbia attinenza, anche occasionalmente, con il lavoro portuale, o comunque, con le «operazioni» di cui all'articolo precedente. In particolare:

2.1 - Obblighi dei comandanti di navi, dei datori di lavoro e dei preposti.

I comandanti di navi, la compagnia lavoratori portuali, i datori di lavoro, le imprese portuali ed i loro dirigenti o preposti che dirigono o sovrintendono alle attività indicate nell'art. 1 devono, nei limiti delle rispettive attribuzioni e competenze:

- .1 - attuare le misure di sicurezza previste dal presente regolamento;
- .2 - rendere edotti i lavoratori dei rischi specifici cui sono esposti e portare a loro conoscenza, le norme essenziali di

prevenzione:

- .3 - disporre ed esigere che i singoli lavoratori osservino le norme di sicurezza ed usino i mezzi di protezione messi a loro disposizione.

2.2 - Doveri dei lavoratori.

I lavoratori e gli equipaggi devono:

- .1 - osservare, oltre le norme del presente regolamento, le misure disposte dall'Autorità Marittima, dal datore di lavoro e loro preposti, ai fini della sicurezza individuale e collettiva;
- .2 - usare i dispositivi di sicurezza e gli altri mezzi di protezione predisposti o loro forniti dalla compagnia portuale o dal datore di lavoro;
- .3 - segnalare immediatamente all'ufficio del lavoro portuale di Imperia le deficienze dei dispositivi o dei mezzi di sicurezza e di protezione, nonché le altre eventuali condizioni di pericolo di cui venissero a conoscenza, adoperandosi direttamente, in caso di urgenza e nell'ambito delle loro rispettive competenze e possibilità, per eliminare le deficienze o i pericoli suddetti.
- .4 - non rimuovere o modificare i dispositivi e gli altri mezzi di sicurezza e di protezione senza averne ottenuta l'autorizzazione;
- .5 - non compiere, di propria iniziativa operazioni o manovre che non siano di loro competenza e che possano compromettere la sicurezza propria o di altre persone.

Art. 3

(Verifica dei mezzi. - Modalità di lavoro)

3.1 - A bordo

A bordo delle navi spetta al comandante, o a chi ne fa le veci, la verifica accurata, ripetuta spesso e - per taluni meccanismi e strumenti - eseguita ad ogni inizio di lavoro, per accertare le buone condizioni di sicurezza ed uso dei picchi di carico, degli attrezzi, dei verricelli, delle manovre fisse e correnti, delle impalcature, degli impianti fissi e volanti, siano essi forniti dal bordo, ovvero forniti o guarniti dai lavoratori portuali per le operazioni di carico e di scarico delle merci e dei bagagli, nonché delle provviste.

3.2 - A terra

A terra spetta al personale addetto, nonché alle imprese

portuali, dalle quali vengono ingaggiate le maestranze portuali, la verifica accurata e spesso ripetuta di tutti i macchinari e strumenti: gru, elevatori, montacarichi, catene, verricelli, brache, etc.

3.3 - A bordo e a terra

Tanto a terra quanto a bordo deve essere da tutti indistintamente esercitata la massima attenzione e vigilanza affinché, ovunque presti l'opera, il lavoratore non abbia ad esporsi a rischio di sorta inutilmente ed imprudentemente. E' fatto obbligo ai nostromi di bordo, ai capi squadra della compagnia portuale ed agli assistenti delle imprese di esigere e controllare che le regole elementari della prudenza siano da tutti osservate.

Quando per le operazioni di caricazione o discarica vengono usati i mezzi meccanici di sollevamento della nave, prima dello inizio delle operazioni i capi squadra devono controllare che il registro dei bigli (DIL 32) - sia di nave nazionale che di nave straniera - sia in regolare corso di validità. In caso contrario le operazioni non devono iniziare ed il capo squadra ha l'obbligo di informare questa Capitaneria di Porto.

3.4 - Avvertenze generali nella caricazione e discarica

Nella caricazione in coperta di grossi colli (automezzi, macchinari, etc.) il comandante della nave deve preventivamente indicare all'impresa di bordo quale sia il valore della capacità che la superficie interessata del ponte di sopportare detti pesi (Deck Load Capacity).

Nel caso che questo valore venisse superato, le operazioni di caricazione non dovranno essere eseguite senza l'intervento del R.I.Na.

Questo elemento va anche considerato nel caso di colli sovrapposti.

Il carico in coperta deve essere fardato e rizzato con l'uso di materiale di legno (puntelli, travetti, tavole etc.). Comunque devono essere lasciati liberi gli accessi a prora e tutte le prese antincendio di coperta.

Ove possibile vanno usati puntelli agenti dall'alto verso il basso.

I colli isolati vanno comunque fissati con lo stesso sistema.

Adeguate rizzature in cavi d'acciaio o catene, l'uso di reti adeguate o reggette, possono con l'uso di adeguati tornichetti, sostituire detti puntelli.

Cavi sintetici o vegetali non sono mezzi adeguati per il rizzaggio del carico.

Spesso può essere necessario saldare opportuni golfari o creare punti di attacco per il rizzaggio del carico.

Particolare attenzione deve essere posta nella buona sistemazione del fardaggio, che ha lo scopo di evitare la rottura

e lo slittamento del carico.

Le tavole venno disposte in modo che il carico sia livellato e che la pressione sia ugualmente distribuita sugli strati più bassi del carico stesso.

Togliendo un blocco di carico in una zona centrale di una stiva è necessario rizzare opportunamente il resto del carico.

Durante la discarica, ogni 4 ore, è opportuno controllare e lubrificare le parti essenziali dei verricelli (motorini, cuscinetti, etc.).

Titolo II

ACCESSO ALLE BANCHINE, ALLE NAVI E AI POSTI DI LAVORO

Art. 4 (Accesso alle banchine)

Tutte le vie di accesso ai moli, banchine o altre zone dell'ambito portuale di Imperia, che siano percorse dai lavoratori devono essere tenute in condizioni tali da garantire la sicurezza degli stessi. In particolare:

- 4.1 - I posti di lavoro a terra e le zone pericolose delle vie di accesso sopra indicate devono essere provviste di una illuminazione efficace, di almeno 20 lux.
- 4.2 - I moli e le calate devono essere sufficientemente sgombrati da merci, in modo da assicurare il libero passaggio verso i mezzi di accesso indicati nel successivo articolo 5.
- 4.3 - Quando è lasciato un passaggio lungo il ciglio di banchina, esso deve avere la larghezza non inferiore a cm. 90 e deve essere mantenuto libero da ogni ostacolo o impedimento diverso dalle costruzioni fisse e dai mezzi meccanici in uso.
- 4.4 - Nella misura in cui sarà possibile, in relazione al traffico e al lavoro da svolgere:
 - 4.1 - tutti i punti pericolosi delle vie di accesso e dei luoghi di lavoro (per esempio: le aperture, svolte e sporgenze pericolose) devono essere muniti di difese appropriate di un'altezza non inferiore a 75 cm.;
 - 4.2 - i passaggi pericolosi sui ponti e cassoni devono essere muniti, di ringhiere continue aventi un'altezza di almeno 75 cm. e una lunghezza sufficiente formate da spezzoni non superiori a mt. 4.50 l'uno.

Art. 5 (Accesso alle navi)

- 5.1 - Quando una nave (o un galleggiante) è ormeggiata alla banchina o affiancata ad un'altra unità, devono essere sistemati idonei mezzi di accesso alla stessa, che offrano garanzia di sicurezza, a meno che particolari circostanze possano sicuramente escludere qualsiasi pericolo di infortunio.
- 5.2 - I predetti mezzi di accesso devono consistere, quando ciò sia ragionevolmente possibile, in scalandroni, passerelle o dispositivi analoghi.

5.3 - I mezzi sopra specificati devono essere:

- .1 - in buono stato e costruiti di materiale di buona qualità;
- .2 - solidamente fissati in maniera da non potersi spostare;
- .3 - poco inclinati;
- .4 - muniti, ai due lati, per tutta la loro lunghezza, di una idonea ringhiera alta almeno 82 cm. o, nel caso di scalandroni, di idonei passamani della stessa altezza (sarà sufficiente un solo passamano qualora il lato opposto sia protetto dalla murata della nave);
- .5 - larghi almeno 55 cm;
- .6 - provvisti - nella parte sottostante - di ghiotte di tipo "giapponese".

5.4 - Nella parte interna del bordo, in corrispondenza del punto ove fa capo la scala esterna, quale sia la sua forma, deve essere sistemato un facile e sicuro mezzo per entrare e scendere in coperta (scaletta con passamano).

5.5 - I lavoratori non devono utilizzare altri mezzi di accesso che non siano quelli specificati nel presente articolo. In particolare, è fatto assoluto divieto ai comandanti delle navi di far salire a bordo i lavoratori o qualsiasi altra persona (esclusi piloti) per mezzo di scale di forma marinairesca (biscaggine) o di scale a pioli appoggiate allo scafo.

Art. 6

(Trasporto a bordo con galleggianti)

Nei casi in cui i lavoratori debbano recarsi a bordo di una nave per mezzo di natanti, devono essere adottate appropriate misure per garantire la sicurezza del loro trasporto: dovranno essere altresì determinate le condizioni alle quali dovranno soddisfare i mezzi all'uopo adoperati; particolare riguardo verrà rivolto al numero delle persone del quale sarà autorizzato il trasporto stesso ed i mezzi individuali di salvataggio, nel rispetto delle specifiche norme di sicurezza della navigazione in vigore.

Titolo III

ASSETTO INTERNO DELLE NAVI IN PORTO E DELLE BANCHINE

Art. 7

(Scale interne di accesso ai ponti e alle stive)

- 7.1 - Quando i lavoratori devono effettuare operazioni in stiva il cui peggioro è più di mt. 1.50 dal livello del ponte di coperta, e la nave non è munita di scale fisse, devono essere messe a loro disposizione mezzi di accesso che offrano garanzie di sicurezza.
- 7.2 - Questi mezzi consistono in genere in una scala che risponda ad alcuni requisiti minimi. Si richiede che essa:
 - .1 - abbia alla base un appoggio la cui profondità, aumentata dello spazio retrostante alla scala, sia di almeno cm. 11.5 per una larghezza di almeno cm. 25 ed offra alle mani un appoggio solido;
 - .2 - sia sistemata in rientranza sotto il ponte di quel tanto necessario perché non superi il boccaporto;
 - .3 - non venga a trovarsi sulla stessa linea di altre scale che partano da ponti superiori;
 - .4 - sia dotata di piedini di gomma.
- 7.3 - Deve essere lasciato libero, nei pressi delle mastre dei boccaporti, uno spazio che consenta di raggiungere agevolmente i mezzi di accesso.
- 7.4 - Le gallerie degli alberi porta-eliche devono essere munite, ai due lati, di passamani e di poggiapiedi idonei.
- 7.5 - Quando deve essere utilizzata una scala in una stiva di una nave non pontata, essa dovrà essere fornita dall'impresa incaricata delle operazioni. Essa deve essere munita, nella parte superiore, di ganci che permettano di fissarla solidamente.
- 7.6 - I lavoratori non devono utilizzare, né possono essere obbligati ad utilizzare, altri mezzi di accesso che non siano quelli specificati nel presente articolo.
- 7.7 - I lavoratori che devono scendere in stive profonde devono essere muniti di cinture di sicurezza.

Art. 8

(Misure di sicurezza ai boccaporti, ai portelli e ai passi d'uomo)

- 8.1 - Ogni boccaporto di stiva (profonda oltre mt. 1.50) che non sia protetto fino ad una altezza di 75 cm. dalle mastre e che sia accessibile ai lavoratori stessi deve essere -quando non è utilizzato per il passaggio di merci, combustibile od altri materiali - circondato da un passamano efficiente fino ad un'altezza di 90 cm. o deve essere ben chiuso. Nel caso di brevissime interruzioni del lavoro (refezione od altro) se non viene installato il predetto passamano di protezione deve essere disposta una sorveglianza continua da parte di membri dell'equipaggio.
- 8.2 - Misure analoghe devono essere prese in caso di necessità per proteggere ogni altra apertura nel ponte che possa costituire un pericolo per i lavoratori.
- 8.3 - Qualora siano lasciati aperti piccoli spazi in corrispondenza delle scale delle stive, dei portelli, dei passi d'uomo, questi devono essere protetti segnalati ed illuminati.
I tendoni che vengono adoperati per proteggere l'apertura dei boccaporti in caso di pioggia od altro, qualora non poggino sulle tavole dei medesimi o le stesse tavole non siano completamente a posto, devono essere sistemati in modo da rendere evidente la mancanza e l'inadeguatezza della chiusura del boccaporto stesso.
In caso contrario il comandante della nave è tenuto a mettere una persona del suo equipaggio in servizio di guardia ad ogni boccaporto.

Art. 9

(Illuminazione degli accessi alle navi e alle stive e dei posti di lavoro a bordo)

- 9.1 - Durante le operazioni a bordo di una nave, i mezzi di accesso alla nave stessa ed i luoghi nei quali i lavoratori sono occupati, inclusi quelli nei quali possono essere obbligati a recarsi, devono essere illuminati come indicato al punto 4.1.
- 9.2 - I mezzi di illuminazione utilizzati non devono creare interferenze luminose che possano costituire pericolo per i movimenti delle altre navi e devono essere in regola con le norme antinfortunistiche vigenti.

Art. 10

(Operazioni di apertura e di chiusura dei boccaporti)

Al fine di garantire la sicurezza dei lavoratori occupati a togliere e a mettere a posto i quantieri dei boccaporti, le galeotte ed i baglietti, è necessario che:

Titolo IV

OPERAZIONI DI CARICO E SCARICO E MEZZI DI PROTEZIONE

Art. 12

(Sicurezza degli apparecchi per il carico e lo scarico delle merci)

12.1 - Prima della loro entrata in servizio, gli apparecchi di sollevamento ed i congegni o meccanismi accessori fissi o mobili ed i meccanismi fissi a bordo considerati come loro accessori, come pure le catene ed i cavi metallici il cui uso è indispensabile al loro funzionamento, devono essere debitamente verificati e collaudati per conoscerne la potenzialità massima di carico, che dovrà risultare da un apposito certificato.

Le operazioni di verifica e collaudo nonché il rilascio del certificato stesso sono di competenza del R.I.Na per gli apparecchi di bordo e dell'U.S.L. per gli apparecchi di terra.

12.2 - Dopo l'entrata in servizio ogni apparecchio di sollevamento, utilizzato a terra o a bordo, come pure di ogni congegno fisso a bordo considerato suo accessorio, dovrà essere sottoposto ad ispezioni periodiche da parte degli organi tecnici competenti. In particolare modo dovranno essere esaminati:

.1 - ogni 4 anni ed ispezionati ogni 12 mesi: i bigli di carico, i perni ed i golfari degli stessi e tutti gli altri congegni e meccanismi fissi, il cui smontaggio sia particolarmente difficile;

.2 - ogni 12 mesi tutti gli apparecchi di sollevamento come le gru ed i verricelli, i bozzelli, le maniglie e i congegni accessori non contemplati al punto 12.2.1.

Tutti gli accessori mobili (catene, cavi metallici, anelli, ganci etc.) devono essere sottoposti a controllo preliminare ogni qualvolta essi vengano impiegati.

Le catene non devono essere accorciate nel mezzo da nodi e devono essere adottate opportune precauzioni per evitare che possano essere danneggiate in seguito a sfregamento contro spigoli vivi.

Le impiombature dei cavi metallici devono avere almeno tre passate con un trefolo intero e due passate con la metà dei fili tagliati in ogni trefolo.

Possono, comunque, essere usate altre forme di impiombatura, purché presentino analoghe garanzie di sicurezza.

12.3 - Le catene e gli attrezzi metallici accessori (ganci, anelli, maniglioni, tornichetti etc.) devono essere prontamente sostituiti qualora non perfettamente integri.

12.4 - Sia a bordo che a terra - a seconda del caso - devono essere conservati i processi verbali autenticati, relativi ai singoli apparecchi di sollevamento e agli attrezzi sopra citati. Tali

documenti - da esibire ad ogni richiesta da parte del personale preposto alla vigilanza e al controllo - costituiscono una sufficiente presunzione della sicurezza e devono indicare il massimo carico autorizzato, la data del risultato delle prove e verifiche di cui ai precedenti 12.1 e 12.2.

12.5 - Su tutti i macchinari in questione deve essere segnato, con chiara indicazione, il massimo carico autorizzato. Sulle catene l'indicazione può essere fatta direttamente su di esse, oppure su piastra o anello metallico solidamente attaccato alle catene stesse.

12.6 - Tutti i motori, ruote dentate, apparecchi di trasmissione a catena o a frizione, conduttori elettrici sotto tensione, e tubi di vapore, devono essere muniti di dispositivi di protezione. Tali protezioni non sono ritenute necessarie qualora la posizione o le caratteristiche costruttive dei suddetti macchinari offrano la medesima garanzia per la sicurezza dei lavoratori.

12.7 - Le gru e i verricelli devono essere muniti di mezzi adatti a ridurre al minimo il rischio della caduta accidentale del carico durante le manovre di sollevamento o abbassamento.

Art. 13

(Uso dei mezzi di bordo)

Tutti i mezzi di bordo devono essere usati con la massima prudenza. I picchi di carico devono essere sostenuti da solidi amantigliamenti e regolati lateralmente da opportuni mezzi (ostini).

Non devono essere usati cavi aggiunti sia nell'attrezzare i picchi di carico che nella messa in opera delle ghie per il sollevamento dei pesi.

La vigilanza, da parte del personale di bordo, sul regolare funzionamento dei verricelli e sul mantenimento della pressione di regime, deve essere costante e tale da escludere il pericolo dello sgranamento.

Ai verricelli di bordo deve essere sempre adibito personale pratico e sperimentato.

Art. 14

(Protezione dei lavoratori)

14.1 - I lavoratori devono essere muniti sempre di: scarpe antinfortunistiche, tuta, casco protettivo e guanti.

14.2 - Limiti nel trasporto di pesi a spalla:
nessun lavoratore deve portare pesi eccedenti i 100 Kg.

14.3 - Lavoro a bordo di navi full-container o tradizionali con mezzi

di sollevamento propri (Sighi).

Per i container stivati o da stivare in coperta, il lavoratore è tenuto a togliere e mettere le ricce fino all'altezza del piede del terzo container; oltre il terzo container in altezza, è necessario utilizzare ricce tipo "Twist".

Il lavoratore che opera su un container o su una scala, avente le caratteristiche di cui al precedente art. 7.2, deve essere assicurato, ove possibile, ad una cintura di sicurezza.

Per operazioni di stivaggio/disstivaggio all'altezza del terzo container ed oltre va impiegato un bilancino automatico riconosciuto idoneo dall'ente tecnico competente.

Comunque deve essere pronto un mezzo di salita/discesa rapido, per fronteggiare eventuali emergenze.

Art. 15

(Brache di corda, di cavo metallico, di catena)

Per lo sbarco e l'imbarco di merci contenute in sacchi, in casse, etc., nonché per i fardi di pelli, balle di lana e di cotone, per le botti di liquidi, si deve fare uso di brache di corda ben solide.

Per il piombo, lo stagno, la ghisa e, in genere, per la ferramenta non voluminosa, deve essere fatto uso di brache di cavo metallico (o di corda) ben solido.

Per la ferramenta voluminosa e, soprattutto, di una certa lunghezza, come rotaie e simili, si devono usare di preferenza le brache di catena e, in tal caso, si deve aver cura di introdurre un legno a guisa di cuneo fra la ferramenta e la catena, allo scopo di impedire lo slittamento e, quindi, la caduta della merce.

Per le lastre di marmo, ardesia, etc. si devono usare brache di corda fasciate di tela.

Gli attrezzi necessari per l'imbracatura delle merci e per il lavoro di facchinaggio, devono essere poggiati ed adoperati in modo da non lasciare sfuggire i colli in qualsiasi circostanza di lavoro.

Gli operai di stiva devono aver cura di formare la braccatura a regola d'arte usando gli attrezzi necessari prescritti e, comunque, di ricondizionare la braccatura stessa prima che si sia alzata al centro del boccaporto, se formata precedentemente fuori dal raggio di azione della gru, accertando che i tiranti della bracca siano ben tesi per evitare lo sfilamento dei colli. In particolare, il segnalatore - prima di avvertire il gruista o il verricellista di alzare la braccatura - deve controllare che questa sia regolarmente condizionata.

Art. 16

(Ganci ed altri attrezzi per la sospensione delle merci)

Per i fardi di pelle, per le balle di lana e di cotone possono essere usati speciali ganci che, assicurando una assoluta buona presa, non danneggino minimamente la merce.

Per le botti di vino, olio e barili di conserva possono essere usati, oltre alle brache di cavo, i ganci a gaffa. Apposite pinze possono

essere usate per la movimentazione dei fusti.

Per i metalli laminati devono essere usati i ganci a morsetta od altri di tipo adatto.

Per le travi di materiale duro è permesso soltanto l'uso della braca.

Per l'imbarco di ghisa in rottami o di altri metalli minuti si devono usare apposite bilance o padelle sospese a catena.

Nel lavorare allo scavo del sale o di metalli alla rinfusa, scaricati a mezzo di bariloni, si deve procedere in modo che il pozzo di approfondimento sia sufficientemente ampio da garantire sicurezza di manovra.

Nel lavorare con due bariloni, la verticale abbassata dal centro del primo di essi deve distare, dalla verticale abbassata dal centro del secondo, almeno tre metri.

Quando i mezzi di bordo non siano di portata sufficiente a garantire la sicurezza di manovra dei bariloni, devono essere usati bariloni di media misura e, ove possibile, le gru della calata.

In ogni caso, il peso delle merci imbraccate, o contenute in recipienti speciali, deve essere proporzionato alla resistenza dei mezzi di sollevamento.

Art.17

(Precauzioni varie atte a proteggere i lavoratori)

17.1 - Precauzioni da osservarsi nel lavoro di stiva.

Le condizioni dell'ambiente, nel quale gli operai lavorano, devono essere tali da escludere qualsiasi pericolo.

A tale fine deve essere assicurata, prima di procedere alle operazioni di carico e di scarico, la buona ventilazione e areazione delle stive qualora, durante la navigazione, siano rimaste chiuse completamente.

Cinture di sicurezza devono essere messe a disposizione dei lavoratori nel caso di discesa in stive profonde.

17.2 - Gru

Durante il lavoro delle gru deve essere usata la massima cautela nell'attraversare la zona del loro raggio di azione.

17.3 - Uso dei montacarichi

Alla manovra dei montacarichi, sia elettrici che idraulici, dovrà essere destinato personale pratico e sperimentato. Durante la salita o la discesa, merci o persone non dovranno sporgere fuori dalla cabina: nessuna persona dovrà rimanere nello spazio sottostante al montacarichi che, peraltro, dovrà essere opportunamente segnalato.

17.4 - Preavviso di manovra dei vagoni

Le operazioni di manovra dei vagoni dovranno essere preavvisate in modo da adottare tutte le precauzioni del caso.

17.5 - Operazioni in località con forte risacca

Sono vietate le operazioni di carico e scarico qualora malgrado l'adozione delle cautele del caso, i dirigenti responsabili ritengano possibile il verificarsi di infortuni per effetto di forte risacca.

E' demandato all'Autorità Marittima l'accertamento della fondatezza di tale preoccupazione, qualora non sussista una valutazione concorde del pericolo fra le parti interessate.

17.6 - Operazioni in caso di vento

Quando la velocità del vento supera i 50 Km. orari, il lavoro deve essere sospeso ed i lavoratori devono rimanere a disposizione della nave, salvo casi particolari accertabili di volta in volta da parte dell'Autorità Marittima.

17.7 - Divieto di accostarsi a navi in moto

E' proibito alle imbarcazioni di accostarsi o avvicinarsi alle navi in moto o alle navi ormeggiate con le eliche in moto. Tale divieto non è operante nei confronti del personale addetto all'ormeggio e al pilotaggio delle navi.

17.8 - Lavoro a bordo di navi portarinfuse

Il lavoro all'interno delle casse laterali delle navi portarinfuse, i cui passi d'uomo abbiano dimensioni inferiori a cm. 70x70, possono avere inizio a condizione che sussistano i seguenti presupposti:

- luce libera non inferiore a cm.30x40;
- bonifica ambiente di lavoro mediante immissione d'aria forzata;
- continua vigilanza in coperta presso i passi d'uomo;
- uso, per la discesa e la risalita, di cinture di sicurezza con bretelle e funi di ritenuta.

Art. 18

(Precauzioni da adoperarsi nelle manovre dei carri ferroviari)

- 18.1 - E' vietata la manovra a braccia dei carri ferroviari. Lo spostamento dei carri deve essere effettuato con l'ausilio di un trattore a tiro centrato. Se il carro è munito di freno, una persona deve essere incaricata della sua manovra. Sulle rotaie deve essere preventivamente disposta una staffa fermacarri nel luogo in cui si vuole fermare il carro.
- Durante la manovra dei carri, quando la visuale del trattorista è coperta, il controllo della manovra dovrà essere eseguito da altre persone che forniranno le indicazioni necessarie al

trattorista per procedere in sicurezza, senza pericolo per persone o cose. Durante la sosta, i vagoni vanno zappati con apposite staffe fermacarri.

- 18.2 - E' vietato effettuare lo sganciamento dei vagoni, sia pieni che vuoti, quando essi sono in movimento.
- 18.3 - Le operazioni di agganciamento o sganciamento devono essere fatte a vagoni fermi.
- 18.4 - Durante il movimento dei vagoni nessuno deve aggrapparsi agli stessi.
- 18.5 - Non è ammesso lo spostamento dei carri servendosi della forza di spinta del trattore.
- 18.6 - Non è ammesso manovrare gli scambi senza l'intervento di un addetto alla manovra.
Il capo squadra della Compagnia Lavoratori Portuali (C.L.P.) deve personalmente vigilare le operazioni svolte dai lavoratori portuali, relative allo spostamento e allo sganciamento dei vagoni.

Art. 19

(Servizio di pronto soccorso)

Nei locali in concessione nell'ambito portuale, la C.L.P. deve tenere una cassetta di medicinali e materiale necessario per l'eventuale pronto soccorso.

Titolo V

DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER L'IMPIEGO DEI MEZZI MECCANICI DI SOLLEVAMENTO

Art. 20 (Personale addetto)

I mezzi di sollevamento devono essere azionati esclusivamente dal personale munito di idoneo titolo per la conduzione dei mezzi stessi.

Art. 21 (Assistenza manodopera portuale)

Nessuna manovra dei mezzi meccanici deve essere eseguita senza la presenza e l'assistenza della manodopera portuale, fatta eccezione per l'apertura o la chiusura dei boccaporti - la cui prestazione è facoltativa per la Compagnia Portuale.

Art. 22 (Accorgimenti per la manovra)

Le manovre per il sollevamento ed il sollevamento-trasporto dei carichi devono essere disposte in modo da evitare il passaggio dei carichi sospesi sopra i lavoratori e sopra i luoghi per i quali la eventuale caduta del carico può costituire pericolo.

I carichi devono essere ubicati a cura e sotto la responsabilità della Compagnia Portuale in posizione tale da evitare il citato pericolo per le persone. Una volta effettuata l'imbracatura sotto la vigilanza del capo squadra portuale, da parte dei lavoratori portuali addetti - che assumono la piena responsabilità della regolare ed idonea confezione dell'imbracatura da sollevare - il gruista, prima di iniziare il sollevamento del carico, deve azionare un segnale acustico onde richiamare l'attenzione del personale che si trova o sosta vicino al luogo di carico/scarico e che deve allontanarsi subito.

Il gruista non deve iniziare le operazioni di sollevamento sino a che non gli venga segnalato, dal personale addetto alle operazioni, che il carico è pronto per essere sollevato in condizioni di sicurezza.

Art. 23 (Segnalazioni per la manovra)

Il lavoratore portuale addetto alla mastra deve avvertire il personale in stiva che l'imbracatura sta per sollevarsi da terra. Tale obbligo incombe al portuale addetto alla mastra non appena ode un segnale acustico di cui all'articolo precedente. Sul personale suddetto

incombe l'obbligo di guidare le operazioni al gruista.
Per le operazioni bordo/terra, non appena il carico è fuori bordo, la guida spetta al personale di terra.

Art. 24
(Personale in stiva)

Il personale presente in stiva non deve comunque trovarsi sotto il carico sospeso.

Art. 25
(Sfilamento carico)

Il gruista non deve in alcun caso sfilare da sotto i carichi merci di qualsiasi natura, peso o confezione.

Art. 26
(Pericolo per le persone a bordo e a terra)

Durante il sollevamento o l'ammalnata della merce da bordo a terra o viceversa, sugli eventuali automezzi, dai quali o sui quali si effettuano le suddette operazioni, nessuna persona deve trovarsi sotto il carico sospeso, compresi i conducenti degli automezzi.

Art. 27
(Illuminazione)

La zona di operazione degli apparecchi di sollevamento deve essere efficacemente illuminata, come indicato al precedente 4.1, in modo da consentire al gruista di effettuare in sicurezza la movimentazione della merce.

Art. 28
(Spostamento)

Lo spostamento della gru lungo i binari, durante le operazioni portuali, deve essere segnalato con idoneo mezzo acustico e guidato da persona incaricata a terra da parte della Compagnia Portuale, quando il movimento stesso non può essere controllato direttamente dal gruista.

Art. 29
(Operatività)

I posti di manovra degli apparecchi di sollevamento devono:

- 29.1 - potersi raggiungere senza pericolo
- 29.2 - essere costruiti e difesi in modo da consentire l'esecuzione delle manovre i movimenti e la sosta in condizioni di sicurezza: _____
- 29.3 - permettere la perfetta visibilità in tutta la zona di azione dell'apparecchio.

Art. 30
(Organi di comando)

Gli organi di comando degli apparecchi di sollevamento di terra devono essere collocati in posizione tale che il loro azionamento risulti agevole e portare la chiara indicazione delle manovre a cui servono. Gli stessi organi devono essere conformati o protetti in modo da impedire la messa in moto accidentale.

Art. 31
(Modalità d'impiego)

Le modalità d'impiego degli apparecchi di sollevamento ed i segnali prestabiliti per l'esecuzione delle manovre devono essere richiamati mediante avvisi chiaramente leggibili.

Art. 32
(Divieti)

E' vietato:

- imprimere oscillazioni all'imbracata per farla scendere in punti inaccessibili all'apparecchio di sollevamento;
- il cosiddetto lancio della benna e di altri attrezzi similari, salvo casi in cui ciò si renda indispensabile, sempre che a cura dei preposti al lavoro vengano adottate idonee precauzioni: _____
- effettuare le operazioni di carico e scarico a bordo delle navi in due tanche parallele o nella stessa sezione di boccaporto;
- l'uso contemporaneo di due mezzi di sollevamento attraverso lo stesso boccaporto nello sbarco e nell'imbarco di carichi di notevole lunghezza, quali rotaie, tronchi, tubi, tralicci, nonché delle balle di gomma, operazioni nelle quali è, altresì, vietato l'impiego

contemporaneo di due squadre di lavoratori nella stessa stiva. L'impiego di due squadre è consentito nelle stive con boccaporto di lunghezza non inferiore a mt. 10 e se il lavoro si svolge in sezioni non adiacenti a distanza di almeno mt. 6 fra le verticali abbassate dai ganci dei mezzi di sollevamento, semprechè le condizioni di stivaggio consentano un riparo agli uomini nella stiva. Sono, altresì, vietati l'impiego nella medesima stiva di due squadre dislocate a livelli diversi ma sovrastanti;

- il trasporto di persone con gli apparecchi di sollevamento destinati al movimento delle merci salvo che si tratti di un bilancino appositamente attrezzato e riconosciuto idoneo dall'organo tecnico competente.

Art. 33

(Carichi sospesi)

Nessun carico deve rimanere sospeso ad un apparecchio di sollevamento, ove questo non sia sotto l'effettivo controllo di persona competente per tutto il tempo in cui il carico resta sospeso.

Art. 34

(Lavori di manutenzione)

L'accesso per i normali lavori di manutenzione e riparazione ai posti elevati degli apparecchi di sollevamento e simili deve essere reso sicuro ed agevole mediante l'impiego di mezzi appropriati quali andatoie, passerelle, scale, staffe od altri idonei dispositivi.

Art. 35

(Idoneità degli attrezzi)

Gli attrezzi mobili per l'imbracatura ed in genere per il sollevamento del carico devono essere idonei a sopportare, senza pericoli lo sforzo massimo prevedibile nel compimento dell'intera operazione, nella quale sono impiegati.

Art. 36

(Venti o risacca)

Quando la velocità del vento supera i 50 Km/h le operazioni di sollevamento devono essere sospese. Lo stesso dicasi in caso di risacca eccessiva valutata dall'Autorità Marittima, su segnalazione di chiunque ne abbia interesse.

Art. 37
(Sistemi di frenatura)

Le operazioni di carico e scarico delle merci in genere (rinfusa compresa), con l'impiego dei mezzi meccanici di sollevamento, devono essere eseguite con la massima attenzione e precauzione tenendo conto della portata di sollevamento del mezzo impiegato, della sua velocità, delle sue accelerazioni in fase di avviamento e delle necessarie manovre di arresto per le quali devono essere mantenuti sempre in perfetta efficienza i relativi sistemi di frenatura.

In ogni caso dette manovre di arresto devono essere fatte gradualmente, onde evitare eccessive sollecitazioni al carico. Qualora, da parte degli utenti del mezzo meccanico, fossero richieste prestazioni in contrasto con il rispetto delle prescrizioni e cautele sopraindicate, il manovratore dell'impianto deve rifiutarsi di aderire a quelle richieste che, per le dannose conseguenze alle quali potrebbero dar luogo, comportano pericoli e dirette responsabilità penalmente perseguibili.

Art. 38
(Imbracatura del carico)

Per gli stessi motivi di cui al precedente articolo, il manovratore di ciascun mezzo meccanico di sollevamento deve rifiutarsi, in maniera assoluta, di sollevare carichi la cui imbracatura non risulti fatta in modo idoneo ed atto ad evitare il danneggiamento o la caduta delle merci.

Art. 39
(Stabilità e ancoraggio degli impianti meccanici)

La stabilità e l'ancoraggio degli impianti meccanici di sollevamento di qualsiasi tipo, sistemati in porto, devono essere costantemente assicurati con la perfetta applicazione dei relativi dispositivi di sicurezza, atti ad impedire ogni spostamento del mezzo in dipendenza della massima presumibile azione del vento.

Art. 40
(Segnalazione delle deficienze)

Durante l'esercizio dei mezzi meccanici predetti, il personale addetto al funzionamento degli stessi deve avere cura di segnalare immediatamente, ai dirigenti tecnici del servizio, qualsiasi deficienza dell'impianto e dei dispositivi di sicurezza e di protezione che venisse scoperta, come ogni altra condizione di pericolo di cui venisse a conoscenza.

Art. 41

(Sistemazione dei mezzi al termine della operazione)

Al termine di ogni lavoro, quando i mezzi meccanici di sollevamento devono essere portati nella loro posizione di riposo, il personale addetto a ciascun impianto, oltre a curarne il perfetto ancoraggio del mezzo, deve provvedere perchè l'impianto sul quale ha prestato servizio resti in posizione inerte, corrispondente alla linea di corsa, con lo sbraccio completamente rientrato, con la porta di accesso alla cabina di manovra regolarmente chiusa a chiave, con tutte le luci interne ed esterne spente e con il garantito recupero ed avvolgimento, tramite l'apposita bobina, di ogni cavo provvisorio di alimentazione elettrica eventualmente usato.

Art. 42

(Divieto di salire sui mezzi)

In nessun caso e per nessun motivo deve essere consentito a persone estranee all'esercizio dei mezzi meccanici in questione di salire sugli stessi nè di intromettersi negli incarichi di stretta competenza del personale di manovra.

Art. 43

(Divieto di accesso alle cabine di trasformazione)

Nelle apposite cabine di trasformazione dell'energia elettrica è vietato l'accesso a chiunque, anche se appartenente all'esercizio, con qualifica diversa da Capo Tecnico, Capo Officina e Elettricista qualificato.

Nell'interno di dette cabine è altresì vietato in modo assoluto il deposito - sia pure temporaneo - di qualsiasi materiale o mezzo di locomozione.

L'elettricista di servizio, responsabile dell'esatta osservanza delle norme di cui sopra, è tenuto anche a curare la pulizia del locale e la manutenzione ordinaria degli apparecchi, rimanendo il custode responsabile della chiave della porta di accesso alla cabina che, per nessun motivo, deve rimanere aperta o socchiusa con possibilità incontrollata di entrata da parte di persone o animali.

Art. 44

(Segnalazione di pericolo)

I mezzi di sollevamento, quando ricorrono speciali condizioni di impedimento o pericolo, devono essere provvisti di apposita segnalazione di avvertimento (bandiera rossa o luce rossa) in posizione visibile.

Art. 45
(Tute di lavoro)

I lavoratori in servizio sui mezzi meccanici non devono usare, durante il lavoro, indumenti personali od abbigliamenti che, in relazione alla natura delle operazioni ed alle caratteristiche dell'impianto, possano costituire pericoli per l'incolumità personale. Essi devono usare esclusivamente la tuta di lavoro.

Art. 46
(Cinture di sicurezza)

Qualora il personale addetto all'esercizio dovesse seguire lavori per i quali venisse a trovarsi esposto a pericoli di caduta, dovrà incondizionatamente fare uso della adatta e prescritta cintura di sicurezza.

Art. 47
(Segnalazione dei danni ai mezzi)

Di qualsiasi danno occorso agli impianti, alle merci, alle navi, a veicoli e a terzi in genere, il personale in servizio sui mezzi di sollevamento deve darne immediato avviso ai dirigenti in servizio, per gli accertamenti e provvedimenti che si rendessero necessari.

Art. 48
(Precauzioni durante i lavori di manutenzione o riparazione)

Durante la riparazione o manutenzione degli elevatori o delle gru, quando i lavori vanno eseguiti al di sotto delle travate degli elevatori stessi o sotto i portali delle gru, devono essere usati ponti aerei dotati di parapetto e solidamente ancorati con cavi: l'operaio addetto deve essere dotato di cintura di sicurezza da assicurare alle strutture metalliche. Per lavori riguardanti le linee elettriche devono essere prese le stesse precauzioni ed inoltre, prima che inizino i lavori, deve essere obbligatoriamente eseguita la terra.

Titolo VI

NORME DI SICUREZZA PER TRATTORI FORK-LIFT - TRASPORTATORI DI PALLETS

Art. 49

(Uso trattori, Fork-lift e trasportatori di pallets)

- Gli equipaggiamenti non devono essere usati per scopi diversi dalla movimentazione del carico.
- Gli operatori devono perseguire nel loro uso le regole del normale traffico ed osservare i limiti di velocità previsti per l'ambito portuale.
- Non deve essere superato il carico stabilito per ogni equipaggiamento.
- Il rifornimento dei mezzi deve essere fatto in luoghi autorizzati.
- La sicurezza del carico trasportato è responsabilità dell'operatore che ne controllerà la sicurezza prima di iniziare le operazioni.
- Ogni avaria deve essere riparata in officina; nessun operatore è autorizzato ad effettuare o tentare di effettuare riparazioni.
- Qualsiasi incidente al personale, merci e mezzi stessi, deve essere riferito al dirigente di calata.
- Alla fine di ogni periodo di lavoro gli equipaggiamenti devono essere riportati al parcheggio previsto.
- Ogni operatore è responsabile della pulizia e dei controlli giornalieri sulla sua apparecchiatura.
- Nessuno deve essere autorizzato a salire su un equipaggiamento se non sul sedile previsto per il passeggero, se esso esiste.
- Gli operatori dovranno ridurre la velocità del mezzo e suonare il clacson prima di attraversare o quando la visibilità è ostruita da angoli o porte.
- Operatori che viaggiano con mezzi in fila, devono mantenere una distanza di sicurezza tra i due mezzi.
- L'operatore deve sempre mostrare il viso verso la direzione del moto, sia che proceda a marcia avanti che a marcia indietro.
- Prima di lasciare un equipaggiamento, l'operatore deve spegnere il motore e tirare il freno di parcheggio.
- L'operatore deve saper usare l'estintore in dotazione e deve controllare ogni giorno che sia in buon ordine.

Art. 50
(Norme particolari per i Fork-lift)

- Prima di salire una rampa, l'operatore, se non può vedere davanti a sé, deve girare il fork-lift.
- Devono essere evitate improvvise frenate.
- Prima di procedere l'operatore deve sempre controllare se dispone di spazio sufficiente.
- Nessuno deve passare sotto le forche del fork-lift.
- Quando si dovrà scendere con il fork-lift carico su piani inclinati, il fork-lift deve essere usato all'inverso.
- Il fork-lift deve essere sempre adoperato con le forche abbassate il più possibile.
- Le forche devono essere bene inserite sotto il peso per tutta la loro estensione: il peso stesso deve essere ben disposto sulle forche.
- I pesi non vanno abbassati o sollevati durante il trasporto se si esclude l'arrivo nel posto di scarica.
- I fork-lift (ed anche le pale meccaniche) operanti nelle stive devono essere muniti di appositi filtri per l'abbattimento della nocività dei gas di scarico.

Titolo VII

NAVI IN RIPARAZIONE

Art. 51 (Lavori a bordo)

Le modalità operative di esecuzione di lavori a bordo sono disciplinate dal Regolamento del Porto approvato con Ordinanza n° 37/86 in data 11.08.85 di questa Capitaneria di Porto. Devono, inoltre, essere sempre osservate le misure di sicurezza di carattere generale - secondo il caso - riportate negli articoli che seguono.

Art. 52 (Passerelle ed accessi)

Le passerelle, le scale ed ogni altro passaggio da terra a bordo delle navi che si trovano in riparazione devono essere di adatte dimensioni, di robusta costruzione, atte a sopportare il peso delle persone che devono transitarvi con sicurezza. Dove occorra, devono essere munite di solide difese laterali e, se molto inclinate, di listelli trasversali antisdrucchiolevoli.

Anche l'accesso da terra alle passerelle o scale e da queste ai ponti delle navi dovrà essere assicurato in modo analogamente idoneo.

Di notte detti passaggi devono essere convenientemente illuminati a cura dell'impresa, quando si lavora, ed a cura della nave quando non si lavora. L'illuminazione deve avere le caratteristiche di cui al precedente 4.1.

Al di sotto delle scale deve essere posizionata una "giapponese".

Il numero e l'ubicazione delle singole passerelle, scale ed altri mezzi di passaggio saranno definiti in relazione alla posizione della nave, proporzionalmente al numero massimo delle persone che contemporaneamente possono trovarsi a bordo di essa e tali, in ogni caso, da assicurare la rapida ed ordinata evacuazione della stessa nei casi di pericolo.

I boccaporti con masira alta meno di cm. 51, le discese e le altre aperture delle navi in riparazione, che si dovessero tenere aperti per l'esecuzione dei lavori devono - quando i lavori stessi rimangono sospesi - essere circondati da ringhiere fisse o posticce almeno nella parte sprovvista di scala.

Se i lavori continuassero anche di notte, tutti i boccaporti devono essere illuminati, ad eccezione di quelli inoperosi che invece devono essere chiusi.

Art. 53 (Obbligo della verifica delle attrezzature di bordo)

L'obbligo di verificare ad ogni inizio di lavoro le buone condizioni di sicurezza ed uso delle attrezzature di bordo, dei mezzi di manovra e degli attrezzi in genere da impiegare nei lavori di riparazione

incombe alle imprese che li impiegano nei lavori da esse assunti. Le predette imprese hanno poi l'obbligo di conservare con massima cura i mezzi di manovra e gli attrezzi di loro proprietà facendoli sottoporre a visite periodiche. In particolare, i paranchi differenziali o semplici, devono portare - indicati in modo visibile e indelebile - la portata espressa in chilogrammi ed il carico di prova. Anche le altre norme e precauzioni indicate nei precedenti articoli sono applicabili nell'esecuzione dei lavori di riparazione delle navi e devono essere fatte costantemente osservare a cura delle imprese assuntrici dei lavori.

Art. 54
(Ponti fuori bordo)

Nell'eseguire riparazioni all'esterno del bordo, nel picchettare o nel dipingere lo scafo delle navi vanno usati dei ponti sospesi, larghi quanto necessario, formati con tavole di conveniente spessore, fissati al bordo con cavi o catene di provata resistenza. Ciascun ponte sospeso deve essere trattenuto al bordo anche da un buon cavo di sicurezza nella sua parte centrale. Devono, inoltre, essere mollati da bordo due penzoli in corrispondenza della parte terminale del ponte onde consentire un rapido appiglio in caso di emergenza. Questi ponti devono essere sorvegliati dal nostromo o dai marinai suoi dipendenti, se di navi in disarmo, dal direttore dei lavori o da persone di sua fiducia. L'accesso ai ponti sospesi devono essere fatte mediante biscagline, o solide scale a pioli convenientemente disposte ed assicurate. Il personale che le usa deve indossare apposite cinture di sicurezza.

Titolo VIII

MERCI PERICOLOSE IN COLLI

Art. 55 (Generalità)

Le merci pericolose in colli, per quanto attiene all'imbarco, sbarco, trasbordo e trasporto nel Porto di Imperia, sono quelle contenute nel D.P.R. 1008/68 e successive modificazioni, con le esclusioni di cui all'art. che segue.

Art. 56 (Esclusioni)

Nel Porto di Imperia, in relazione alla ubicazione delle banchine ed agli apprestamenti di sicurezza esistenti sulle banchine medesime, è vietato l'imbarco, lo sbarco, il trasbordo e il trasporto delle merci pericolose in colli appartenenti alla classe 1 (Esplosivi) ed alla classe 2 (Gas).

Art. 57 (Modalità operative)

Le modalità operative riguardanti l'imbarco, lo sbarco, il trasbordo e il trasporto delle merci pericolose in colli di cui ai precedenti articoli sono disciplinate da apposita specifica ordinanza di questa Capitaneria di Porto.

INDICE

TITOLO I DISPOSIZIONI PRELIMINARI

Art. 1 - Definizioni	pag. 1
Art. 2 - Campo di applicazione	pag. 1
Art. 3 - Verifica dei mezzi - Modalità di lavoro	pag. 2

TITOLO II ACCESSO ALLE BANCHINE, ALLE NAVI E AI POSTI DI LAVORO

Art. 4 - Accesso alle banchine	pag. 5
Art. 5 - Accesso alle navi	pag. 5
Art. 6 - Trasporto a bordo con galleggianti	pag. 6

TITOLO III ASSETTO INTERNO DELLE NAVI IN PORTO E DELLE BANCHINE

Art. 7 - Scale interne di accesso ai ponti ed alle stive ..	pag. 7
Art. 8 - Misura di sicurezza ai boccaporti, ai portelli ed ai passi d'uomo	pag. 8
Art. 9 - Illuminazione degli accessi alle navi ed alle stive e dei posti di lavoro a bordo	pag. 8
Art. 10 - Operazioni di apertura e chiusura dei boccaporti .	pag. 8
Art. 11 - Riassetto dei materiali di copertura - Sgombrò delle banchine	pag. 9

TITOLO IV OPERAZIONI DI CARICO E SCARICO E MEZZI DI PROTEZIONE

Art. 12 - Sicurezza degli apparecchi per il carico e lo scarico delle merci	pag. 10
Art. 13 - Uso dei mezzi a bordo	pag. 11
Art. 14 - Protezione dei lavoratori	pag. 11
Art. 15 - Brache di corda, di cavo metallico, di catena	pag. 12
Art. 16 - Ganci ed altri attrezzi per la sospensione delle merci	pag. 12
Art. 17 - Precauzioni varie atte a proteggere i lavoratori .	pag. 13
Art. 18 - Precauzioni da adoperarsi nelle manovre dei carri ferroviari	pag. 14
Art. 19 - Servizio di Pronto Soccorso	pag. 15

TITOLO V DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER L'IMPIEGO DEI MEZZI MECCANICI DI SOLLEVAMENTO

Art. 20 - Personale addetto	pag. 16
Art. 21 - Assistenza manodopera portuale	pag. 16
Art. 22 - Accorgimenti per la manovra	pag. 16
Art. 23 - Segnalazioni per la manovra	pag. 16
Art. 24 - Personale in stiva	pag. 17
Art. 25 - Sfilamento carico	pag. 17
Art. 26 - Pericolo per le persone a bordo e a terra	pag. 17

Art. 27 - Illuminazione	pag. 17
Art. 28 - Spostamento	pag. 17
Art. 29 - Operatività	pag. 18
Art. 30 - Organi di comando	pag. 18
Art. 31 - Modalità di impiego	pag. 18
Art. 32 - Divieti	pag. 18
Art. 33 - Carichi sospesi	pag. 19
Art. 34 - Lavori di manutenzione	pag. 19
Art. 35 - Idoneità	pag. 19
Art. 36 - Venti o risacca	pag. 19
Art. 37 - Sistemi di frenatura	pag. 20
Art. 38 - Imbracatura del carico	pag. 20
Art. 39 - Stabilità ed ancoraggio degli impianti meccanici ..	pag. 20
Art. 40 - Segnalazione delle deficienze	pag. 20
Art. 41 - Sistemazione dei mezzi al termine delle operazioni	pag. 21
Art. 42 - Divieto di salire sui mezzi	pag. 21
Art. 43 - Divieto di accesso alle cabine di trasformazione	pag. 21
Art. 44 - Segnalazione di pericolo	pag. 21
Art. 45 - Tute di lavoro	pag. 22
Art. 46 - Cinture di sicurezza	pag. 22
Art. 47 - Segnalazione di danni ai mezzi	pag. 22
Art. 48 - Precauzioni durante i lavori di manutenzione o di riparazione	pag. 22

TITOLO VI

NORME DI SICUREZZA PER TRATTORI, FORK-LIFT, TRASPORTI DI PALLETS

Art. 49 - Uso trattori, fork-lift e trasportatori di pallets	pag. 23
Art. 50 - Norme particolari per fork-lift	pag. 24

TITOLO VII

NAVI IN RIPARAZIONE

Art. 51 - Lavori a bordo	pag. 25
Art. 52 - Passerelle ed accessi	pag. 25
Art. 53 - Obbligo della verifica delle attrezzature di bordo	pag. 25
Art. 54 - Ponti fuori bordo	pag. 26

TITOLO VIII

MERCI PERICOLOSE IN COLLI

Art. 55 - Generalità	pag. 27
Art. 56 - Esclusioni	pag. 27
Art. 57 - Modalità operative	pag. 27