



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO – GUARDIA COSTIERA MAZARA DEL VALLO

Viale Guardia Costiera sn - 91026 Mazara del Vallo (TP)
Tel. 0923.946388 – Fax 0923.941020 – Email: cpmazara@mit.gov.it – P.E.C.: cp-mazaradelvallo@pec.mit.gov.it

ORDINANZA

**DISCIPLINA DEGLI ACCOSTI, DELLA NAVIGAZIONE E DELLE ATTIVITÀ NEL
PORTO E NELLA RADA DI MAZARA DEL VALLO**

Il Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del Porto di Mazara del Vallo:

- VISTA** la legge 28.01.1994, n. 84 e successive modifiche ed integrazioni (Riordino della legislazione portuale);
- VISTO** il Decreto del Presidente della Regione Sicilia 1 giugno 2004, con il quale il porto di Mazara del Vallo è stato classificato come porto di Categoria II, Classe III, con vocazione commerciale, industriale, petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto;
- VISTO** il vigente Piano Regolatore Portuale;
- VISTO** il Decreto in data 31 gennaio 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, con il quale è stato approvato il regolamento locale del pilotaggio nel porto di Mazara del Vallo;
- VISTO** il regolamento per il servizio di rimorchio nel porto di Mazara del Vallo approvato con decreto direttoriale in data 1 luglio 1998 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione;
- VISTO** il Decreto in data 24 aprile 2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, che disciplina l'obbligatorietà del servizio di ormeggio nei porti di Trapani, Marsala e Mazara del Vallo;
- VISTO** il regolamento degli accosti del porto di Mazara del Vallo, adottato con ordinanza n. 14/2004 del 07/07/2004;
- VISTO** il Decreto Legislativo n. 81/2008 (Testo Unico sulla sicurezza nei luoghi di lavoro);
- VISTO** il Decreto Legislativo n. 272/99 (Riforma sulla sicurezza dei lavoratori in ambito portuale) ;
- VISTA** la propria ordinanza n. 06/2020 datata 10/03/2020 - *“Approvazione del Regolamento per le operazioni di rifornimento di combustibili liquidi ed olii lubrificanti nel porto di Mazara del Vallo e successive modifiche ed integrazioni avvenute con Ordinanza n. 27/2020 del 20/11/2020”*;
- VISTA** la propria ordinanza n. 07/2020 datata 29/04/2020 - *“Approvazione del Regolamento per il servizio integrativo antincendio nel Porto di Mazara del Vallo, modifiche ed integrazioni” - Testo unico coordinato*;
- VISTA** l'ordinanza n. 01/2019 in data 14/01/2019, di approvazione del *“Regolamento per l'esecuzione di lavori con uso di fonti termiche a bordo di unità navali ai sensi dell'art. 46, D.lgs. 27/07/1999, n. 272”*;
- VISTA** la propria ordinanza n. 09/2020 in data 27/05/2020 concernente *“Obbligo di comunicazione di ingresso/uscita unità da pesca e comunicazione preventiva di sbarco sottomisura nel Compartimento Marittimo di Mazara del Vallo”*;
- VISTA** l'ordinanza n. 60/2013 in data 15/11/2013 di *“disciplina del deposito temporaneo delle*

reti e degli attrezzi da pesca nel porto di Mazara del Vallo"

- VISTA** la propria ordinanza n. 28/2020 del 20/11/2020 *"Regolamento di disciplina della Circolazione del porto di Mazara del Vallo"*;
- VISTO** il Decreto Legislativo 22 aprile 2020 n. 37, di attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa ad un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio;
- VISTO** il Reg. CE 725/2004 e relativo codice I.S.P.S. relativo alla Security nei porti ed a bordo delle navi ed il Capitolo XI-2 della Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (SOLAS 74) consolidata;
- CONSIDERATO** necessario adeguare la disciplina degli accosti, della navigazione e delle attività nel porto e nella rada di Mazara del Vallo, alle attuali condizioni operative del porto di Mazara del Vallo ed alle prospettive di traffico, al fine di assicurare l'ordinato e sicuro svolgimento delle attività e delle operazioni portuali;
- VISTI** gli art. 17, 62, 63, 81 e 179 del Codice della Navigazione, nonché l'art. 59 del relativo regolamento di esecuzione (parte marittima);

ORDINA

Articolo 1

Approvazione nuovo Regolamento della disciplina degli accosti, della navigazione e delle attività nel porto e nella rada di Mazara del Vallo

È approvato l'annesso regolamento di *"disciplina degli accosti, della navigazione e delle attività nel porto e nella rada di Mazara del Vallo"*.

Articolo 2

Entrata in vigore ed abrogazioni

Alla data di entrata in vigore della presente ordinanza sono abrogate le seguenti norme:

la presente Ordinanza e l'annesso regolamento entrano in vigore al quindicesimo giorno dalla pubblicazione sul sito istituzionale della Capitaneria di porto di Mazara del Vallo. Con la medesima decorrenza è abrogata l'Ordinanza n. 14/2004 del 07/07/2004 e le correlate Ordinanze n. 16/1991 del 30/05/1991, n. 26/1996 del 13/07/1996, n. 30/1999 del 12/16/1999, n. 45/2000 del 16/08/2000, n. 40/2005 del 26/08/2005, n. 61/2008 del 16/09/2008, nonché ogni altra precedente disposizione in contrasto.

Articolo 3

Disposizioni finali e sanzioni

I contravventori alle disposizioni della presente Ordinanza e dell'annesso Regolamento saranno puniti ai sensi delle vigenti disposizioni di legge o regolamentari, ferme restando a carico dei contravventori anche le eventuali discendenti responsabilità civili in caso di danni a persone e/o cose.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata mediante l'affissione all'albo della Capitaneria di porto di Mazara del Vallo e l'inclusione alla pagina "Ordinanze" del sito istituzionale di questo Comando attraverso il portale: www.guardiacostiera.gov.it/mazara-del-vallo.

Mazara del Vallo, lì 27/11/2020

IL COMANDANTE

C.F. (CP) Vincenzo CASCIO

(documento sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.lgs. 07/03/2005, n. 82)

Firmato Digitalmente da/Signed by:

VINCENZO CASCIO

In Data/On Date:

venerdì 27 novembre 2020 16:10:35



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO – GUARDIA COSTIERA
MAZARA DEL VALLO

**DISCIPLINA DEGLI ACCOSTI, DELLA NAVIGAZIONE E
DELLE ATTIVITÀ NEL PORTO E NELLA RADA DI
MAZARA DEL VALLO**



EDIZIONE OTTOBRE 2020

SOMMARIO

TITOLO I – DISPOSIZIONI GENERALI	1
<i>Articolo 1 – Campo di applicazione.....</i>	<i>1</i>
<i>Articolo 2 – Definizioni.....</i>	<i>1</i>
<i>Articolo 3 – Divieti</i>	<i>4</i>
<i>Articolo 4 – Riprese televisive / foto-cinematografiche e rilievi</i>	<i>5</i>
<i>Articolo 5 – Limitazioni alle attività portuali in caso di avaria all'impianto di illuminazione portuale.....</i>	<i>6</i>
TITOLO II – ARRIVO, PARTENZA, NAVIGAZIONE, ORMEGGIO E SOSTA NELLA RADA E NEL PORTO DI MAZARA DEL VALLO	6
CAPO I – ARRIVO, PARTENZA, NAVIGAZIONE ED ANCORAGGIO NELLA RADA DI MAZARA DEL VALLO	6
<i>Articolo 6 – Disposizioni generali.....</i>	<i>6</i>
<i>Articolo 7 – Accesso alle zone di ancoraggio</i>	<i>7</i>
<i>Articolo 8 – Sosta nelle zone di ancoraggio</i>	<i>8</i>
CAPO II – ARRIVO IN PORTO E PARTENZA DELLE NAVI	8
<i>Articolo 9 – Domanda d'accosto.....</i>	<i>8</i>
<i>Articolo 10 – Situazione giornaliera degli ormeggi e dei movimenti previsti</i>	<i>9</i>
<i>Articolo 11 – Arrivo e partenza delle navi.....</i>	<i>10</i>
<i>Articolo 12 – Atterraggio ed allontanamento, imbarco e sbarco pilota</i>	<i>11</i>
<i>Articolo 13 – Navigazione nell'avamposto e nel bacino portuale.....</i>	<i>11</i>
<i>Articolo 14 – Ordine di precedenza all'accosto ed alla partenza.....</i>	<i>12</i>
CAPO III – DISCIPLINA DEGLI ORMEGGI E DELLA SOSTA NEL PORTO DI MAZARA DEL VALLO	13
<i>Articolo 15 – Destinazione delle banchine</i>	<i>13</i>
<i>Articolo 16 – Modalità di ormeggio.....</i>	<i>14</i>
<i>Articolo 17 – Sosta delle navi in porto</i>	<i>15</i>
<i>Articolo 18 – Equipaggio minimo durante la sosta in porto</i>	<i>16</i>
<i>Articolo 19 – Variazioni degli ormeggi.....</i>	<i>16</i>
<i>Articolo 20 – Navi in disarmo.....</i>	<i>17</i>
CAPO IV – DISCIPLINA DELLE OPERAZIONI PORTUALI E DEL DEPOSITO DI MERCI IN BANCHINA.....	17
<i>Articolo 21 – Operazioni portuali.....</i>	<i>17</i>
<i>Articolo 22 – Avvio ed interruzione delle operazioni portuali.....</i>	<i>17</i>
<i>Articolo 23 – Precauzioni per prevenire inquinamenti e pulizia degli spazi portuali</i>	<i>18</i>
<i>Articolo 24 – Sosta temporanea di merci e materiali sulle banchine e gli spazi portuali</i>	<i>18</i>
<i>Articolo 25 – Istanza per l'autorizzazione alla sosta temporanea di merci e materiali</i>	<i>19</i>
<i>Articolo 26 – Obblighi e prescrizioni per la sosta di merci e materiali</i>	<i>19</i>
CAPO V – DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER SPECIFICHE TIPOLOGIE DI NAVI	20
<i>Articolo 27 – Disposizioni particolari per le unità Ro-ro da passeggeri di linea.....</i>	<i>20</i>
<i>Articolo 28 – Disposizioni particolari per le navi da passeggeri diverse da navi Ro-ro.....</i>	<i>21</i>
<i>Articolo 29 – Disposizioni particolari per l'accesso in porto di navi cisterna che trasportano sostanze liquide infiammabili alla rinfusa.....</i>	<i>21</i>
<i>Articolo 30 – Ulteriori disposizioni</i>	<i>22</i>
CAPO VI – LAVORI A BORDO DI UNITÀ IN PORTO, IMMERSIONI ALAGGIO E VARO	23
<i>Articolo 31 – Lavori a bordo di unità ormeggiate in porto</i>	<i>23</i>
<i>Articolo 32 – Immersioni ed attività subacquee</i>	<i>24</i>
<i>Articolo 33 – Lavori di sabbatura e di verniciatura a spruzzo</i>	<i>24</i>
<i>Articolo 34 – Alaggio e varo</i>	<i>25</i>
TITOLO III – CONFERIMENTO DEI RIFIUTI DI BORDO	26
<i>Articolo 35 – Disposizioni generali.....</i>	<i>26</i>
<i>Articolo 36 – Notifica.....</i>	<i>27</i>
<i>Articolo 37 – Obbligo di conferimento.....</i>	<i>27</i>
<i>Articolo 38 – Esenzione dall'obbligo di conferimento.....</i>	<i>27</i>
<i>Articolo 39 – Deroga dall'obbligo di conferimento.....</i>	<i>28</i>
<i>Articolo 40 – Ispezioni.....</i>	<i>28</i>
<i>Articolo 41 – Diniego delle spedizioni</i>	<i>28</i>
<i>Articolo 42 – Disposizioni particolari per le unità da diporto e da pesca.....</i>	<i>28</i>

DISCIPLINA DEGLI ACCOSTI, DELLA NAVIGAZIONE E DELLE ATTIVITÀ NEL PORTO E NELLA RADA DI MAZARA DEL VALLO

TITOLO I – DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1 – Campo di applicazione

Il presente regolamento disciplina:

- 1) la navigazione, gli ormeggi e la sosta delle navi e dei galleggianti nell'ambito del porto di Mazara del Vallo e della relativa rada;
- 2) l'utilizzo delle zone d'ancoraggio del Circondario Marittimo di Mazara del Vallo;
- 3) l'uso degli spazi e delle banchine del porto di Mazara del Vallo;
- 4) l'alaggio e varo di unità navali nel Circondario Marittimo di Mazara del Vallo.

Articolo 2 – Definizioni

Ai fini del presente regolamento s'intendono:

- a) **Autorità Marittima**: la Capitaneria di porto di Mazara del Vallo;
- b) **WGS '84 (*World Geodetic System 1984*)**: sistema di coordinate geografiche geodetico mondiale, basato su un ellissoide di riferimento elaborato nel 1984. Tutte le coordinate geografiche del presente Regolamento sono riferite a tale sistema;
- c) **Porto di Mazara del Vallo**: insieme delle seguenti aree demaniali marittime:
 - le banchine, denominate "Ammiraglio Francese", "Vespri Siciliani", "Ruggero II" e "Mokarta", la diga foranea di ponente e le calate denominate "Scalabrini" e "San Vito", costituenti il c.d. "Porto Nuovo" (all. 1);
 - le banchine denominate "Vivant Denon", "Pammilo", "Selinunte", "Trasmazzaro", costituenti il c.d. "Porto Canale Ovest" (all. 2);
 - le banchine denominate "Ducezio", "Comandante Caito", "banchina di collegamento", "G.B. Quinci" (e relativo Piazzale), costituenti il c.d. "Porto Canale Est" (all. 3);
 - il molo denominato "Buon Vento" e la banchina denominata "Edrisi", costituenti il c.d. "Porto Turistico", ove insistono le strutture diportistiche in concessione alla Associazione Diportisti Nautici mazaresi (ADINA) ed alla Lega Navale (all. 3);
- d) **Bacino portuale**: l'insieme degli specchi acquei compresi tra le strutture portuali sopra individuate e la linea ideale congiungente il fanale rosso della diga foranea di ponente con il fanale verde della banchina Edrisi. Nel Porto Canale, il bacino portuale si estende a Nord fino al limite del pubblico demanio marittimo, in corrispondenza del primo ponte di attraversamento del Fiume Mazaro (Via Mozia).
- e) **Avamposto**: la zona di mare prospiciente l'imboccatura portuale, destinata alla manovra di allineamento delle navi in ingresso e in uscita, delimitata dalla spezzata congiungente il fanale verde della banchina Edrisi, il fanale rosso della diga foranea di ponente, il punto di coordinate lat. 37°38'06"N, lon. 012°36'03"E ed il punto di coordinate lat. 37°38'20"N, lon. 012°38'08"E;



- f) **Punto di imbarco pilota (IP)**: il punto di coordinate lat. $37^{\circ}38'10''\text{N}$, lon. $012^{\circ}35'55''\text{E}$ (distante circa 0,7 miglia nautiche dal fanale rosso). In relazione alle condizioni meteomarine in atto, il pilota/pratico locale può decidere un diverso punto di imbarco;
- g) **Punto di sbarco pilota (SP)**: il punto di coordinate lat. $37^{\circ}38'20''\text{N}$, lon. $012^{\circ}35'25''\text{E}$ (0,3 miglia nautiche dal fanale rosso). In relazione alle condizioni meteomarine in atto, il pilota/pratico locale può decidere un diverso punto di sbarco;
- h) **Zona di entrata/uscita**: la zona di mare compresa tra i seguenti punti, finalizzata all'atterraggio delle navi dirette in porto ed all'allontanamento delle navi in uscita:
- A) lat. $37^{\circ}38'25''\text{N}$, lon. $012^{\circ}35'25''\text{E}$; B) lat. $37^{\circ}38'06''\text{N}$, lon. $012^{\circ}36'03''\text{E}$;
 C) lat. $37^{\circ}36'39''\text{N}$, lon. $012^{\circ}35'34''\text{E}$; D) lat. $37^{\circ}37'10''\text{N}$, lon. $012^{\circ}36'03''\text{E}$.
- La fascia di mare compresa tra i punti di coordinate:
- E) lat. $37^{\circ}38'16''\text{N}$, lon. $012^{\circ}35'44''\text{E}$; F) lat. $37^{\circ}38'15''\text{N}$, lon. $012^{\circ}35'46''\text{E}$;
 G) lat. $37^{\circ}36'54''\text{N}$, lon. $012^{\circ}34'58''\text{E}$; H) lat. $37^{\circ}36'55''\text{N}$, lon. $012^{\circ}34'55''\text{E}$,
- separa il settore orientale, di entrata, da quello occidentale, di uscita.



- i) **Rada di Mazara del Vallo**: zona di mare a Sud-Ovest del porto di Mazara del Vallo, destinata all'ancoraggio delle navi in attesa di entrare in porto o delle navi che necessitano di riparo in caso di avverse condizioni meteomarine. La rada è individuata dai seguenti punti:

R1	lat. 37°36'38"N, lon. 012° 32'53"E	R2	lat. 37°38'42"N, lon. 012°33'22"E;	R3	lat. 37°37'54"N, lon. 012°34'55"E.
----	---------------------------------------	----	---------------------------------------	----	---------------------------------------



- j) **Punti di fonda**: zone di mare, all'interno della rada, ove è consentito l'ancoraggio delle navi.

PF1	lat. 37°38'24"N, lon. 012° 33'42"E	PF2	lat. 37°38'06"N, lon. 012°38'54"E;	PF3	lat. 37°37'48"N, lon. 012°34'30"E.
-----	---------------------------------------	-----	---------------------------------------	-----	---------------------------------------

Il punto PF3 è utilizzato principalmente per le navi che trasportano merci pericolose, qualora espressamente autorizzate all'ancoraggio in rada.

Nel tratto di mare antistante il litorale compreso tra le località di Marinella di Selinunte e Tre Fontane, sono individuati i seguenti punti di fonda:

PF4	lat. 37°32'00"N, lon. 012° 45'00"E	PF5	lat. 37°32'00"N, lon. 012°48'00"E;	PF6	lat. 37°33'00"N, lon. 012°49'00"E.
-----	---------------------------------------	-----	---------------------------------------	-----	---------------------------------------

- k) **Unità stanziata**: unità iscritta nelle matricole o nei registri delle navi minori e dei galleggianti tenuti dalla Capitaneria di porto di Mazara del Vallo o che abbia eletto porto base nel porto di Mazara del Vallo;
- l) **Nave in servizio di linea**: sulla scorta delle previsioni del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare di cui alla Circolare 9 marzo 2004, n.1825, ai fini del presente regolamento si considera in servizio di linea la nave che effettui scali in uno o più porti, oltre il porto di Mazara del Vallo, con frequenza ed itinerari prestabiliti ed adeguatamente pubblicizzati, la cui regolarità degli scali nel porto di Mazara del Vallo sia compresa in un arco temporale di 60 ore per le navi da passeggeri e/o miste e di 120 ore per le altre tipologie.

Articolo 3 – Divieti

Negli specchi acquei del porto di Mazara del Vallo, inclusi l'avamposto e la zona di entrata/uscita, nonché nelle aree demaniali costituenti il porto di Mazara del Vallo, è in generale fatto divieto di:

- a) navigare a vela, ad eccezione delle unità prive di motore ausiliario che potranno utilizzare la propulsione velica per le manovre di entrata/uscita, regolando opportunamente la superficie velica in modo da procedere in sicurezza, alla minima velocità consentita e senza intralciare il traffico portuale;
- b) intralciare gli specchi acquei portuali. Non è consentito in particolare l'ancoraggio all'interno del bacino portuale, nell'avamposto e nella zona di entrata/uscita;
- c) navigare, sostare, ancorare ed eseguire qualsiasi attività non espressamente autorizzata nello specchio acqueo antistante le banchine d'ormeggio delle unità militari della Capitaneria di porto – Guardia Costiera e della Guardia di Finanza, per l'intero fronte a mare e fino ad una distanza di 25 metri dai gavitelli d'ormeggio;
- d) esercitare qualsiasi attività di pesca, inclusa la pesca subacquea, e posizionare qualsiasi tipo di attrezzo da pesca. Il divieto si estende fino ad una distanza di 500 metri dall'imboccatura portuale e di 200 metri dalle opere portuali. È altresì vietato esercitare la pesca dalle banchine portuali e dalla diga foranea di ponente con l'utilizzo di qualsiasi attrezzo;
- e) navigare a meno di 300 metri da navi militari di qualunque nazionalità ancorate in rada ed a meno di 50 metri quando ormeggiate in porto, nonché oltrepassare le transenne poste a protezione delle stesse, quando ormeggiate in porto;
- f) mantenere attivo il radar di bordo una volta terminata la manovra di ormeggio;
- g) effettuare la balneazione e le attività subacquee non espressamente autorizzate, praticare sci nautico ed altre attività sportive nautiche, anche a scopo amatoriale,

procedere al recupero di eventuali oggetti sommersi con qualunque attrezzo, nonché ogni altra attività non collegata al normale traffico marittimo;

- h) sorvolare gli spazi marittimi portuali ed il sedime portuale con aeromobili di qualunque genere, anche a pilotaggio remoto, senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima, ferme restando le eventuali ulteriori autorizzazioni di competenza delle autorità aeronautiche;
- i) fare utilizzo di armi da fuoco, accendere fuochi e sparare segnali pirotecnici o altri artifici in assenza di specifica autorizzazione dell'Autorità Marittima e fatti salvi i casi di emergenza;
- j) abbandonare rifiuti di qualsiasi genere;
- k) depositare merci o attrezzature senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima. È fatto salvo il deposito temporaneo di reti da pesca per il tempo strettamente necessario al loro imbarco/sbarco, purché siano pulite e poste su pedane amovibili contrassegnate con un cartello indelebile indicante il nome ed il numero di iscrizione dell'unità da pesca di appartenenza;
- l) esercitare qualsiasi attività in assenza della preventiva autorizzazione o assenso dell'Autorità Marittima come previsto ai sensi dell'articolo 68 del codice della navigazione;
- m) effettuare riprese video fotografiche senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima secondo le procedure di cui all'articolo seguente.

Articolo 4 – Riprese televisive / foto-cinematografiche e rilievi

Ai fini dell'ordinato e sicuro svolgimento delle attività portuali, le riprese televisive, foto-cinematografiche ed i rilievi di qualsiasi genere (batimetrici, geodetici, fotogrammetrici, etc.) sono soggetti alla preventiva autorizzazione o al preventivo nulla-osta dell'Autorità Marittima, secondo le disposizioni del presente articolo nonché del vigente regolamento disciplinante l'accesso e la circolazione in ambito portuale.

Chiunque intenda eseguire riprese televisive o foto-cinematografiche o condurre rilievi di qualsiasi genere, deve presentare alla Sezione Tecnica della Capitaneria di porto di Mazara del Vallo un'istanza in bollo conforme al modello in allegato 4a, in orario d'ufficio, almeno 3 giorni lavorativi prima dell'inizio delle previste attività. Nella predetta istanza dovranno, in particolare, essere chiaramente indicati i seguenti dati:

- soggetto che intende eseguire le riprese o i rilievi, e finalità degli stessi;
- periodo dell'attività, aree interessate e modalità di svolgimento;
- elenco completo del personale e dei mezzi che dovranno operare.

L'Autorità Marittima, valutata positivamente la compatibilità dell'istanza con le prioritarie esigenze operative portuali e accertata l'assenza di motivi di sicurezza che impediscano lo svolgimento delle operazioni richieste, rilascerà espressa autorizzazione con le eventuali dovute prescrizioni a carico dell'interessato, procedendo, nei casi previsti, ad emanare apposita ordinanza di polizia marittima.

Nel caso di servizi degli organi di informazione in relazione a contingenti fatti di cronaca, le redazioni o, nei casi d'urgenza, i corrispondenti sul posto, dovranno presentare nel più breve tempo possibile e comunque prima dell'inizio dell'attività, alla Sezione Tecnica e, al di fuori dell'orario d'ufficio, alla Sala Operativa, una comunicazione conforme al modello in allegato 4b, contenente le medesime informazioni precedenti. L'Autorità Marittima, verificati i presupposti e l'assenza di impedimenti per ragioni di sicurezza, si riserva la

facoltà di impartire le opportune prescrizioni e disposizioni di dettaglio. In ogni caso, prima dell'inizio delle attività, il responsabile dovrà acquisire la conferma, anche verbale, dell'Autorità Marittima.

Analoga procedura si seguirà per eventuali servizi televisivi/foto-cinematografici relativi ad argomenti ed approfondimenti di pubblico interesse prodotti da testate giornalistiche locali e network dell'informazione. In tal caso, i responsabili di redazione/produzione dovranno presentare la medesima comunicazione del precedente capoverso, in orario d'ufficio, almeno 3 giorni lavorativi prima dell'inizio delle previste attività.

Articolo 5 – Limitazioni alle attività portuali in caso di avaria all'impianto di illuminazione portuale

In caso di sopravvenuta avaria all'impianto di illuminazione portuale e per tutta la durata della stessa, nel Porto Nuovo di Mazara del Vallo non sono consentite in orario notturno (dal tramonto all'alba) le seguenti attività e, se in corso, dovranno essere sospese:

- a) movimenti di navi (ingresso, ormeggio, disormeggio, uscita);
- b) operazioni portuali (caricazione, scaricazione, trasbordo, deposito e movimentazione in genere delle merci);
- c) sbarco pescato;
- d) imbarco provviste e imbarco / sbarco di dotazioni ed attrezzature;
- e) operazioni di bunkeraggio, come previsto dal vigente regolamento in materia;
- f) accesso e transito veicolare, salvi i mezzi di servizio o utilizzati per servizio dal personale della Guardia Costiera e delle forze dell'ordine, nonché i mezzi di emergenza e pubblico soccorso;
- g) lavori di qualsiasi genere a bordo delle navi all'ormeggio;

Sono fatte salve eventuali deroghe espressamente concesse dall'Autorità Marittima nei casi di comprovata necessità ed urgenza, previa verifica della disponibilità, da parte del richiedente, di idonei impianti di illuminazione ausiliari, il cui corretto funzionamento dovrà essere in ogni caso testato e confermato prima dell'inizio delle attività.

TITOLO II – ARRIVO, PARTENZA, NAVIGAZIONE, ORMEGGIO E SOSTA NELLA RADA E NEL PORTO DI MAZARA DEL VALLO

Capo I – ARRIVO, PARTENZA, NAVIGAZIONE ED ANCORAGGIO NELLA RADA DI MAZARA DEL VALLO

Articolo 6 – Disposizioni generali

La rada di Mazara del Vallo è destinata allo stazionamento all'ancora delle navi in attesa di entrare in porto o in attesa di ordini o che debbano ridossarsi in caso di avverse condizioni meteomarine.

In presenza di navi all'ancora, la navigazione all'interno della rada deve avvenire con la massima prudenza e nel pieno rispetto delle regole per la prevenzione degli abbordi in mare. Le navi in transito dovranno mantenere una distanza dalle navi all'ancora o in manovra non inferiore a 300 metri.

I galleggianti e le unità non autopropulse dovranno essere assistiti continuamente da un

rimorchiatore di adeguata potenza, che deve permanere nelle immediate vicinanze.

Fermi restando i divieti indicati al precedente articolo 3, nella rada di Mazara del Vallo è vietato:

- a) esercitare la balneazione, praticare immersioni ed eseguire qualsiasi attività di pesca ed ogni altra attività di superficie o subacquea non attinente alla sosta delle navi all'ancora, a meno di espressa autorizzazione e disciplina dell'Autorità Marittima;
- b) eseguire manutenzioni e/o riparazioni, fatti salvi eventuali piccoli interventi che non limitino l'efficienza della propulsione e degli organi di governo nonché dei sistemi di sicurezza della nave, e non determinino rischi di inquinamento marino. Potranno comunque essere valutate eventuali richieste di eseguire lavori indifferibili che possano determinare la temporanea mancanza di propulsione autonoma della nave. L'Autorità Marittima, in base alle caratteristiche della nave ed alle condizioni meteomarine in atto e previste, si riserva la facoltà di imporre, in tali casi, uno o più rimorchiatori portuali in assistenza, da richiedere a carico della nave presso i porti vicini. L'esecuzione di lavori che prevedano l'uso di fiamma o fonti termiche è soggetta alla preventiva espressa autorizzazione dell'Autorità Marittima ed agli stessi si applicheranno, in analogia, le disposizioni del vigente *"regolamento per l'esecuzione di lavori con uso di fonti termiche a bordo di unità navali ai sensi dell'articolo 46 del D.lgs. 272/99"*;
- c) l'ancoraggio di navi cisterna che trasportino idrocarburi, prodotti chimici pericolosi o altre sostanze nocive, allo stato liquido o gassoso, a meno che non siano in attesa di entrare in porto o in caso di forza maggiore o stato di necessità e previa espressa autorizzazione comunicata via radio dall'Autorità Marittima. Qualora autorizzate alla sosta in rada, le suddette navi dovranno assicurare un servizio di guardia/vedetta rinforzato;
- d) permanere alla fonda per più di 24 ore, salvo diversa disposizione dell'Autorità Marittima.

Articolo 7 – Accesso alle zone di ancoraggio

Le navi che intendono stazionare "alla fonda" nella rada di Mazara del Vallo hanno l'obbligo di contattare la Sala Operativa della Capitaneria di porto almeno un'ora prima dell'arrivo, fornendo i seguenti dati:

- a) tipo, numero IMO, nome della nave e Nominativo Internazionale (Call Sign);
- b) stazza lorda (Gross Tonnage), lunghezza e pescaggio;
- c) bandiera e porto di iscrizione;
- d) tipo e quantità di carico trasportato (o ultimo carico trasportato in caso di viaggio in zavorra);
- e) tipo e quantità di bunker utilizzato;
- f) porto di provenienza e data/ora di partenza (ATD);
- g) porto di destinazione e data/ora prevista di arrivo (ETA), se già note;
- h) raccomandatario marittimo, nel caso in cui il porto di destinazione sia Mazara del Vallo;
- i) numero e nazionalità dei membri dell'equipaggio;
- j) numero e nazionalità dei passeggeri;

- k) eventuali anomalie o deficienze che possano ridurre o compromettere la sicurezza della nave o costituire un pericolo per la sicurezza della navigazione o per l'ambiente marino quali, a mero titolo esemplificativo e non esaustivo, eventuali avarie ai sistemi di navigazione, di segnalazione, di propulsione e governo, di bilanciamento e assetto, etc;
- l) orario previsto di arrivo in rada, motivo dell'ancoraggio e tempo previsto di permanenza,

L'Autorità Marittima, valutate le condizioni, assegnerà alla nave un punto di fonda tra quelli elencati al precedente articolo 2.

All'effettivo arrivo in rada ed al termine della manovra di ancoraggio, il comando di bordo dovrà altresì comunicare il "finito in macchina" e confermare il punto di fonda.

Articolo 8 – Sosta nelle zone di ancoraggio

Per tutta la durata della sosta in rada, il comando di bordo dovrà:

- a) mantenere l'assetto di navigazione, rafforzando il servizio di guardia/vedetta in caso di avverse condizioni meteomarine o di visibilità ridotta, utilizzando nel caso i previsti segnali sonori;
- b) mantenere l'ascolto continuo sul Canale 16 VHF/FM (156,800 MHz);
- c) mantenere attivi tutti i servizi di bordo previsti in navigazione;
- d) mostrare i fanali ed i segnali diurni previsti dalla Convenzione Internazionale per la prevenzione degli abbordi in mare del 1972 (Colreg '72), e gli eventuali segnali previsti in caso di trasporto di merci pericolose (di giorno bandiera "Bravo" del C.I.S. a riva, di notte fanale rosso in posizione ben visibile per tutto l'orizzonte);
- e) verificare con adeguata frequenza la propria posizione, comunicando il punto nave alla Sala Operativa della Capitaneria di porto di Mazara del Vallo almeno ogni tre ore;
- f) comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di porto di Mazara del Vallo eventuali sopraggiunte anomalie di cui alla lettera k) dell'articolo precedente;
- g) eseguire i movimenti eventualmente disposti dall'Autorità Marittima;

Un'ora prima del "pronti in macchina" e, successivamente, prima di salpare l'ancora e riprendere la navigazione o iniziare la manovra di ingresso in porto, i comandi di bordo delle navi alla fonda dovranno contattare la Sala Operativa della Capitaneria di porto di Mazara del Vallo sul Canale 16 VHF/FM, riportando eventuali variazioni rispetto alle informazioni comunicate all'arrivo.

Capo II – ARRIVO IN PORTO E PARTENZA DELLE NAVI

Articolo 9 – Domanda d'accosto

Fermi restando gli obblighi previsti dall'articolo 179 del codice della navigazione in materia di formalità all'arrivo ed alla partenza delle navi, gli armatori o i comandanti delle navi mercantili e da passeggeri, incluse le navi da diporto in servizio commerciale (c.d. "*commercial yachts*"), in previsione di arrivo nel porto di Mazara del Vallo dovranno far pervenire alla Sezione Tecnica, anche tramite il proprio raccomandatario marittimo, una domanda d'accosto in bollo, conforme al modello in allegato 5. La domanda d'accosto

potrà essere presentata via posta elettronica certificata all'indirizzo *national maritime single window* itmaz.nsw@guardiacostiera.gov.it ma, laddove l'obbligo del versamento dell'imposta di bollo non sia stato assolto in modo virtuale, la domanda in bollo dovrà essere presentata anche in originale entro il giorno lavorativo successivo, in orario d'ufficio, e comunque prima della partenza della nave.

Per le navi soggette all'applicazione del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, di attuazione della Direttiva 2009/16/CE, *“recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri”*, la domanda d'approdo dovrà pervenire almeno tre giorni prima dell'ora prevista di arrivo nel porto, ovvero prima di lasciare il porto precedente se la durata del viaggio è inferiore a tre giorni.

Per le navi di bandiera italiana, diverse dalle navi ro-ro da passeggeri e dalle navi passeggeri veloci soggette all'applicazione del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37 di attuazione della Direttiva (UE) 2017/2110 *“relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea”*, la domanda d'accosto dovrà pervenire entro le 36 ore precedenti l'ora di arrivo in porto.

Eventuali variazioni sull'orario di arrivo, superiori a due ore rispetto all'orario indicato nella domanda d'accosto, dovranno essere formalizzate per iscritto, via posta elettronica certificata, sia all'autorità marittima che ai servizi tecnico nautici (pilota e gruppo ormeggiatori).

Articolo 10 – Situazione giornaliera degli ormeggi e dei movimenti previsti

Sulla base delle domande d'accosto, delle eventuali comunicazioni di variazione ormeggio, e delle previsioni di partenza, entro le ore 14:00 di ogni giorno lavorativo la Sezione Tecnica definirà la situazione degli ormeggi e dei movimenti previsti che sarà valida fino alle 8:00 del giorno successivo. La situazione degli ormeggi e dei movimenti per il fine settimana sarà definita alle ore 14:00 del Venerdì e rimarrà valida fino alle 8:00 del Lunedì successivo. Analogamente, in caso di giorni festivi infrasettimanali, la situazione sarà definita alle ore 14:00 del giorno lavorativo precedente la festività e sarà valida fino alle 8:00 del giorno lavorativo successivo. Copia della situazione giornaliera degli ormeggi e dei movimenti previsti dovrà essere estesa alla Sala Operativa ed alla Sezione Sicurezza della navigazione.

La previsione dei movimenti di navi mercantili e da passeggeri sarà inoltre estesa ai servizi tecnico nautici del porto (pilota e gruppo ormeggiatori), al PFSO ed alle agenzie marittime interessate. Il pilota ed il personale del gruppo ormeggiatori dovranno assicurare la loro prontezza in porto in modo che le manovre di ormeggio / disormeggio avvengano con puntualità rispetto agli orari previsti. Di contro, l'agente / raccomandatario marittimo dovrà informare l'autorità marittima ed i servizi tecnico nautici delle eventuali variazioni, anche per le vie brevi nel caso di anticipi o ritardi inferiori a due ore.

Considerato che, ai sensi del decreto 1 luglio 1998 dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione – Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei porti, nel porto di Mazara del Vallo il servizio di rimorchio non è obbligatorio (fatta salva la facoltà del Capo del Compartimento Marittimo di imporre l'uso di rimorchiatori portuali ogni qualvolta se ne presenti la necessità nell'interesse della sicurezza della navigazione e portuale) e considerato altresì che nel porto di Mazara del Vallo non è attualmente attivo un servizio in di rimorchio in concessione, qualora il comando di bordo della nave in arrivo o in partenza intenda avvalersene o ciò sia imposto dall'Autorità Marittima, dovrà essere onere

dell'armatore interessato individuare per tempo, anche tramite il proprio raccomandatario marittimo, idonei rimorchiatori, informando l'Autorità Marittima. Quest'ultima, verificata l'idoneità dei rimorchiatori individuati, ne autorizzerà l'utilizzo. Per le unità da pesca e da diporto potranno essere valutate eventuali istanze di autorizzazione al rimorchio occasionale da parte di navi diverse da rimorchiatori ai sensi degli articoli 180 e 181 del *"Regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare"* approvato con DPR 8 novembre 1991, n. 435.

Articolo 11 – Arrivo e partenza delle navi

Almeno un'ora prima dell'arrivo in porto i comandi di bordo delle navi mercantili e da passeggeri dovranno contattare la Sala Operativa di Mazara del Vallo sul canale 16 VHF/FM, comunicando le informazioni indicate all'articolo 7, lettere da a) a k), il motivo della sosta in porto (operazioni commerciali, sosta tecnica, etc.) e la durata presunta della sosta.

Le predette navi dovranno altresì contattare nuovamente la Sala Operativa una volta giunte a tre miglia dall'imboccatura del porto (la distanza è riferita al fanale rosso della diga foranea di ponente).

Per le unità da pesca è sufficiente contattare la Sala Operativa una volta giunte a tre miglia dall'imboccatura portuale, come previsto dall'Ordinanza n. 9/2020 in data 26 maggio 2020 in materia di *"Obbligo di comunicazione di ingresso/uscita unità da pesca e comunicazione preventiva di sbarco sottomisura nel Compartimento Marittimo di Mazara del Vallo"*.

Le unità da diporto non stanziali dovranno contattare la Sala Operativa sul Canale 16 VHF/FM una volta giunte a tre miglia dall'imboccatura del porto, comunicando le seguenti informazioni: nome dell'unità, bandiera e porto di iscrizione, porto di provenienza/destinazione, approdo turistico prescelto.

Le unità da diporto che intendano restare alla fonda senza raggiungere uno degli approdi del porto turistico dovranno contattare la Sala Operativa della Capitaneria di porto di Mazara del Vallo ed attenersi alle istruzioni ricevute. Le suddette unità, verificata la sussistenza di adeguate condizioni di sicurezza, potranno essere autorizzate ad ancorarsi all'interno della zona individuata dai seguenti punti:

- D1) lat. 37°38'52"N, lon. 012°35'11"E; D2) lat. 37°38'49"N, lon. 012°35'19"E;
D3) lat. 37°38'43"N, lon. 012°35'16"E; D4) lat. 37°38'47"N, lon. 012°35'08"E.



Le navi mercantili e da passeggeri in partenza dovranno contattare la Sala Operativa un'ora prima del "pronti in macchina", comunicando i seguenti dati:

- a) tipo e quantità di carico a bordo;
- b) porto di destinazione e data/ora prevista di arrivo (ETA);
- c) eventuali informazioni utili ai fini della sicurezza della navigazione.

Le predette navi dovranno contattare nuovamente la Sala Operativa appena pronte ad iniziare la manovra di disormeggio.

Per le unità da pesca e per le unità da diporto non stanziali è sufficiente contattare la Sala Operativa prima di iniziare la manovra di disormeggio, comunicando il punto di ormeggio che si sta per lasciare e la zona di pesca o il porto di destinazione. Per le unità da pesca soggette all'obbligo di installazione di ACS, la Sala Operativa ne verificherà il funzionamento prima di autorizzare il disormeggio.

Articolo 12 – Atterraggio ed allontanamento, imbarco e sbarco pilota

Le navi in atterraggio devono avvicinarsi all'avamposto impegnando la zona di entrata definita all'articolo 2. Analogamente le navi in uscita devono guadagnare il largo impegnando la corrispondente zona di uscita. Tutte le navi ed i natanti che impegnano la zona di entrata/uscita devono mantenere un'andatura per quanto possibile costante, con una velocità non superiore a 10 nodi.

All'interno dei settori di entrata e di uscita non sono consentite manovre diverse dall'avvicinamento e dall'allontanamento.

Le navi da passeggeri e le navi da carico di stazza lorda superiore a 150 GT possono impegnare la zona di entrata/uscita una alla volta, percorrendo l'intero settore. Le altre navi possono inserirsi nel settore di entrata anche oltre l'inizio dello stesso e lasciare il settore di uscita anche prima del suo termine.

Le navi che hanno già impegnato il settore di entrata o di uscita hanno comunque precedenza rispetto all'altro traffico, che dovrà navigare con la massima prudenza, soprattutto nell'inserimento nel settore di entrata, rispettando le precedenza e le altre regole per prevenire gli abbordi in mare previste dalla Convenzione Colreg '72.

Le navi soggette ad obbligo di pilotaggio o che, se non obbligate, decidono di avvalersi del servizio, dovranno contattare il pilota prima di impegnare il settore di entrata e dirigersi verso il punto di imbarco. Il pilota imbarcherà nel punto "IP" definito al precedente articolo 2 e, in uscita, sbarcherà nel punto "SP".

Articolo 13 – Navigazione nell'avamposto e nel bacino portuale

La navigazione all'interno dell'avamposto è generalmente finalizzata all'allineamento con l'imboccatura del porto delle navi in ingresso ed a guadagnare il settore di uscita per le navi in partenza. La navigazione all'interno del bacino portuale è generalmente finalizzata a raggiungere, lasciare e variare il punto d'ormeggio.

La velocità massima consentita in navigazione nell'avamposto è, per tutte le navi ed i natanti di qualsiasi genere, pari a 5 nodi, mentre nel bacino portuale è ridotta a 3 nodi.

Laddove due navi impegnino contemporaneamente l'avamposto o il bacino portuale con rotte opposte, dovranno procedere a distanza di sicurezza, mantenendo la dritta e mostrandosi reciprocamente il lato sinistro ("rosso al rosso"). Nel caso in cui le dimensioni delle suddette navi o le condizioni meteomarine in atto non consentano di incrociare contemporaneamente lo stesso specchio acqueo in sicurezza, la nave in entrata dovrà

lasciare la precedenza alla nave in uscita.

Durante la navigazione nell'avamposto e nel bacino portuale, tutte le navi ed i natanti di qualsiasi genere dovranno, come appropriato in base alle loro caratteristiche:

- a) procedere con la massima prudenza, alla minima velocità di manovra e comunque nel rispetto dei limiti sopra indicati;
- b) mantenere l'ascolto radio continuo sul canale 16 VHF/FM (per le unità dotate di apparati di radiocomunicazione, fissi o portatili);
- c) rispettare tutte le norme per prevenire gli abbordi in mare previste dalla Convenzione Colreg '72 ed utilizzare i previsti segnali all'occorrenza;
- d) tenere le ancore pronte a dar fondo in caso di emergenza.

Le unità da pesca e da diporto dovranno prestare la massima attenzione e dare precedenza al traffico mercantile in entrata ed in uscita, evitando di intralciarne la manovra.

Articolo 14 – Ordine di precedenza all'accosto ed alla partenza

La precedenza per l'accosto sarà di massima determinata in base all'ordine di presentazione all'arrivo. Per le navi che si trovano alla fonda in rada fa fede l'orario della chiamata radio annotata a brogliaccio dalla Sala Operativa prima di salpare l'ancora, per le navi che si presentano per il diretto accesso in porto senza preventiva sosta in rada, fa fede l'orario della chiamata radio annotata a brogliaccio dalla Sala Operativa alla distanza di 3 miglia nautiche dal porto.

Per le navi in uscita l'ordine di precedenza è fissato in base all'orario della chiamata radio annotata a brogliaccio dalla Sala Operativa un'ora prima del "pronti in macchina". In caso di eventuali sopravvenuti ritardi dopo la chiamata radio, si darà precedenza alla nave o alle navi che seguono nell'ordine di partenza. Le navi soggette all'obbligo di pilotaggio, nel contattare la Sala Operativa, dovranno confermare la presenza del pilota a bordo.

In generale, le navi in uscita avranno precedenza rispetto a quelle in entrata e le navi in servizio di linea avranno precedenza, in entrata ed in uscita, rispetto all'analogo traffico non di linea. Le navi in uscita che trasportano merci pericolose hanno priorità rispetto ad ogni altro traffico, con precedenza assoluta per le navi passeggeri.

In caso di concomitanza tra movimenti di ingresso in porto e di uscita si seguirà, pertanto, il seguente ordine di priorità:

- 1) navi passeggeri e da carico che trasportano merci pericolose in uscita, con precedenza per le navi passeggeri;
- 2) navi passeggeri in servizio di linea in uscita ed in entrata, con precedenza per le navi in uscita;
- 3) navi passeggeri non di linea in uscita ed in entrata, con precedenza per le navi in uscita;
- 4) navi da carico in uscita ed in entrata che non trasportano merci pericolose, con precedenza per le navi in uscita;
- 5) navi da carico che trasportano merci pericolose in entrata.

In ogni caso, per contingenti ragioni di sicurezza o legate all'operatività portuale, l'Autorità Marittima potrà in qualsiasi momento variare il suddetto ordine di priorità.

Capo III – DISCIPLINA DEGLI ORMEGGI E DELLA SOSTA NEL PORTO DI MAZARA DEL VALLO

Articolo 15 – Destinazione delle banchine

Ai fini della sicurezza portuale, le banchine, i moli e le calate del porto di Mazara del Vallo hanno, in generale, le seguenti destinazioni:

A) Porto Nuovo

- Banchina Mokarta: naviglio mercantile e da passeggeri, incluse le navi da diporto in servizio commerciale (c.d. "*commercial yachts*"), del tutto equiparate alle unità mercantili;
- Banchina Ruggero II: naviglio mercantile;
- Banchine Vespri Siciliani e Ammiraglio Francese, e Calate Scalabrini e S. Vito: naviglio da pesca.

I tratti di banchina Ammiraglio Francese ricompresi all'interno del complesso militare della Capitaneria di Porto di Mazara del Vallo e della Guardia di Finanza sono sottratti all'uso pubblico. Qualunque utilizzo non autorizzato, costituisce intrusione in zona militare e sarà punito penalmente. Per motivi di sicurezza sulla predetta banchina è altresì fatto divieto di ormeggio, di sosta con veicoli di qualunque genere, di stazionamento e di svolgimento di qualsiasi attività per un ulteriore tratto di 5 metri dalla recinzione della Capitaneria di Porto di Mazara del Vallo in direzione Ovest.

I tratti di banchina corrispondenti ai distributori portuali di carburante operativi sono interdetti all'ormeggio. L'accosto in corrispondenza di tali punti è consentito esclusivamente per il tempo strettamente necessario alle operazioni di rifornimento.

B) Porto Canale: tutto il porto canale è destinato all'ormeggio del naviglio minore da pesca, con l'esclusione dei tratti di Molo Caito e di Piazzale Quinci ove insistono i distributori portuali di carburante operativi, ove l'ormeggio è consentito per il tempo strettamente necessario alle operazioni di rifornimento, e del tratto di Largo dello Scalo, ove l'ormeggio è consentito, in ordine di arrivo, per il tempo strettamente necessario allo sbarco del pescato. Le unità dovranno prestare la massima attenzione al profilo batimetrico dei fondali in relazione al proprio pescaggio.

C) Porto Turistico: le strutture per la nautica da diporto in concessione presso il molo Buon Vento e la banchina Edrisi sono destinate all'ormeggio di unità da diporto.

In occasione dei rientri massicci della flotta da pesca (tipicamente in occasione delle ricorrenze festive o dei periodi di fermo pesca), le unità da pesca potranno essere autorizzate ad ormeggiare negli spazi normalmente destinati al naviglio mercantile, sempre che, nel periodo richiesto non siano previsti accosti di tali unità. In tale circostanza dovrà comunque essere garantita la pronta rintracciabilità dell'equipaggio per l'eventuale cambio d'ormeggio. In ogni caso, prima di dirigere per l'ormeggio richiesto, il comandante della nave dovrà richiedere conferma via radio alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Mazara del Vallo.

Le unità da pesca potranno altresì essere autorizzate all'ormeggio presso spazi normalmente non destinati a tale scopo per il tempo strettamente necessario alle operazioni di sbarco del pescato, terminate le quali le unità dovranno necessariamente dirigere per uno dei punti d'ormeggio ordinariamente previsti, informando la Sala Operativa.

Articolo 16 – Modalità di ormeggio

Nel porto di Mazara del Vallo, vigono le seguenti modalità d'ormeggio:

a) Porto Nuovo

Nel Porto Nuovo le navi mercantili e da passeggeri in accosto presso le banchine Mokarta e Ruggero II ormeggiano di fianco. L'uso dell'ancora per le navi che ormeggiano alla banchina Mokarta deve essere valutato dal comando di bordo sentito il pilota, in base alle dimensioni della nave rispetto alla banchina ed alle condizioni meteomarine in atto e previste per la durata della sosta.

Considerato che l'attuale copertura dell'illuminazione pubblica portuale non è sufficiente a coprire la testata della banchina Mokarta, la zona delle bitte d'accosto ed il tratto di mantellata da percorrere per raggiungerle, a tutela della sicurezza delle operazioni e del personale preposto alle stesse, non sono consentite manovre di ormeggio e di disormeggio presso la banchina Mokarta in orario notturno (dal tramonto all'alba). Eventuali manovre d'ormeggio / disormeggio urgenti potranno essere autorizzate a condizione che sia assicurata una illuminazione supplementare, anche amovibile, della banchina, della mantellata e delle bitte d'ormeggio di intensità non inferiore a 100 Lux.

Le unità da pesca ormeggiano di regola in andana, con la poppa in banchina ed un'ancora a prua. Alle suddette navi è consentito l'ormeggio di fianco per il tempo strettamente necessario alle operazioni di sbarco pescato o di imbarco di attrezzature e dotazioni, terminate le quali dovranno ormeggiarsi in andana.

Eventuali motivate esigenze particolari potranno essere rappresentate all'Autorità Marittima e saranno valutate caso per caso.

b) Porto Canale

Tutte le unità di regola ormeggiano di fianco. In particolari motivate circostanze potrà essere consentito l'ormeggio di punta, sempre che siano garantite adeguate condizioni di sicurezza per le altre unità presenti all'ormeggio e non si crei intralcio all'operatività portuale.

c) Porto Turistico

Le unità da diporto ormeggiano secondo le indicazioni, le procedure ed i regolamenti di darsena delle strutture diportistiche.

I concessionari delle suddette strutture sono tenuti a:

- inviare copia del proprio regolamento di darsena e di ogni eventuale successiva variazione all'Autorità Marittima, ai fini della verifica della compatibilità con le norme del presente regolamento;
- tenere sempre aggiornato l'elenco delle unità di stanza abituale, le rispettive caratteristiche, le generalità dei rispettivi proprietari ed i punti d'ormeggio assegnati;
- registrare e conservare per un periodo non inferiore a tre anni i dati relativi alle unità in transito presso le rispettive strutture, ed esibirli a richiesta dell'Autorità Marittima o delle altre amministrazioni/forze di polizia interessate. I suddetti dati dovranno sempre comprendere:
 1. elementi di identificazione dell'unità (nome, eventuale numero ed ufficio di iscrizione, bandiera);
 2. data e ora di arrivo e di partenza;
 3. elenco e generalità del comandante e degli altri occupanti;

4. generalità del proprietario, se diverso dal comandante o da uno degli altri occupanti;
5. caratteristiche dell'unità (tipo, dimensioni) ed eventuale foto.

In tutto il porto di Mazara del Vallo, tutte le navi dovranno comunque ormeggiare in modo da non intralciare il transito e la manovra delle altre navi.

Le disposizioni di cui alla precedente lettera c) si applicano a tutte le strutture diportistiche presenti nel Circondario Marittimo di Mazara del Vallo.

Articolo 17 – Sosta delle navi in porto

Di norma, alle navi mercantili non è consentita la sosta non operativa. Le stesse dovranno lasciare il porto senza ritardo una volta terminate le operazioni commerciali. Laddove non vi siano altre navi in attesa di ormeggiare per operazioni commerciali e non vi sia necessità di impiegare la banchina occupata, l'Autorità Marittima potrà valutare eventuali motivate istanze di permanere in banchina oltre il termine delle operazioni commerciali e comunque non oltre 7 giorni dall'arrivo in porto.

In presenza di altre navi in attesa di ormeggiare per operazioni commerciali, l'Autorità Marittima potrà ordinare il disormeggio e l'uscita dal porto della nave che non abbia iniziato le operazioni commerciali entro 6 ore dal completamento della manovra d'ormeggio o che, una volta iniziate, le abbia interrotte per qualsiasi motivo senza riprenderle entro 6 ore. In caso di inadempienza, oltre alle sanzioni previste per la violazione della presente ordinanza, la nave sarà ritenuta responsabile di ogni eventuale danno economico causato alle altre navi in attesa di ormeggio a causa del ritardato ingresso in porto e tenuta ai conseguenti risarcimenti.

Durante la sosta in porto, i comandi di bordo delle navi ormeggiate dovranno, come appropriato:

- a) disattivare i radar di bordo;
- b) controllare la sufficienza numerica, la tensione e la tenuta dei cavi d'ormeggio e regolarla in base alle mutate condizioni meteomarine e/o di carico della nave, nonché in relazione ai movimenti di marea, ponendo particolare attenzione in presenza di "marrobbio";
- c) mantenere in perfetta efficienza i servizi di bordo per la rilevazione e l'estinzione degli incendi, prevedendo frequenti ronde in base alle procedure di bordo e tenere immediatamente disponibili per la consultazione il piano generale della nave ed il piano antiincendio;
- d) mantenere l'ascolto radio sul Canale 16 VHF/FM;
- e) assicurare un idoneo servizio di guardia ai punti di accesso in uso, al fine di identificare chiunque acceda a bordo ed impedire l'accesso a chiunque non abbia titolo. La zona ed i mezzi di accesso dovranno essere adeguatamente illuminati, se necessario anche mediante l'impiego di sistemi di illuminazione supplementari;
- f) assicurare un'adeguata segnaletica diurna e notturna nel caso di ingombro della banchina con cavi d'ormeggio od ogni altra attrezzatura che possa costituire un pericolo per le persone ed i veicoli in transito;
- g) far rientrare ogni attrezzatura sporgente all'esterno (imbarcazioni, scale, pennoni, gru o picchi di carico) non utilizzata e segnalarne adeguatamente il raggio d'azione quando in uso (ad. es. mediante cartelli mobili e/o nastro bicolore) in modo da prevenire pericoli;

- h) astenersi dall'eseguire prove di macchina con unità agli ormeggi nonché manutenzioni e/o riparazioni che possano limitare l'efficienza della propulsione, degli organi di governo o dei sistemi di sicurezza della nave, o che possano determinare rischi di inquinamento marino, fatto salvo quanto disciplinato al Capo VI del presente Regolamento;
- i) astenersi dal depositare in banchina qualunque merce, materiale o attrezzatura in assenza della prevista autorizzazione al deposito di merci e materiali su aree portuali.

I comandi di bordo hanno l'obbligo di riferire con immediatezza alla Sala Operativa della Capitaneria di porto di Mazara del Vallo eventuali danni procurati alle strutture ed agli arredi portuali, nonché qualsiasi emergenza, anomalia o avaria verificatasi durante la sosta in porto che possa ridurre l'operatività e la sicurezza della nave o costituire un rischio per l'ambiente marino. In tali circostanze, fatti salvi gli ulteriori obblighi di legge, i comandi di bordo interessati dovranno rimanere a disposizione dell'Autorità Marittima per i necessari accertamenti e non potranno lasciare il porto fino a quando gli eventuali danni non siano stati ripristinati e le condizioni di sicurezza della nave ristabilite.

La Capitaneria di porto di Mazara del Vallo potrà ordinare qualsiasi manovra ritenuta necessaria per la salvaguardia della vita umana, per la sicurezza della navigazione e portuale, e per la tutela dell'ambiente marino, inclusa la sospensione delle operazioni portuali, la variazione dell'accosto e l'uscita dal porto, disponendo, se del caso, il ricorso ai servizi tecnico-nautici, incluso il servizio di rimorchio, a totale carico dell'armatore interessato.

Articolo 18 – Equipaggio minimo durante la sosta in porto

A bordo delle navi in sosta nel porto di Mazara del Vallo dovrà essere sempre assicurata la presenza dei membri dell'equipaggio che, a giudizio del Comandante ed in base alle procedure di bordo ed alla tabella minima di sicurezza, sono necessari a mantenere attivi ed in efficienza gli impianti ed i servizi di bordo e di sicurezza, con particolare riferimento al servizio antincendio, nonché ad eseguire le operazioni portuali previste ed a garantire che la nave possa con immediatezza manovrare e lasciare l'ormeggio in caso di emergenza o di necessità.

Per le navi da pesca il cui equipaggio non permane a bordo al termine delle operazioni di sbarco del pescato, l'armatore (o il comandante in sua vece) dovrà assicurare la pronta rintracciabilità, entro 30 minuti, dell'equipaggio necessario per eventuali manovre d'urgenza / d'emergenza, comunicando i recapiti ed ogni loro eventuale variazione alla Sala Operativa della Capitaneria di porto di Mazara del Vallo, anche via email.

Articolo 19 – Variazioni degli ormeggi

Eventuali movimenti per variazioni d'ormeggio delle navi mercantili e da passeggeri, inclusi i movimenti lungo banchina, dovranno essere preventivamente autorizzati dall'Autorità Marittima. A tal fine l'armatore/raccomandatario interessato dovrà presentare apposita comunicazione conforme al modello in allegato 6 e dovrà avvalersi dei servizi tecnico-nautici previsti in relazione alle caratteristiche della nave.

Eventuali movimenti di una nave nell'interesse e su richiesta di un'altra nave saranno eseguiti con oneri a carico della nave beneficiaria.

Le unità da pesca potranno richiedere ed ottenere la predetta autorizzazione via radio, contattando la Sala Operativa della Capitaneria di porto di Mazara del Vallo sul Canale 16 VHF/FM.

Articolo 20 – Navi in disarmo

Presso le banchine del porto di Mazara del Vallo non è consentito, di norma, il disarmo di navi diverse dalle unità da pesca stanziali o che, se non stanziali, scalano abitualmente il porto.

Per ottenere l'autorizzazione al disarmo, gli armatori dovranno presentare alla Sezione Armamento e Spedizioni (A/S) della Capitaneria di porto di Mazara del Vallo, apposita istanza conforme al modello in allegato 7, specificando:

- a) la data e l'ora di arrivo in porto;
- b) il punto d'ormeggio dell'unità;
- c) il motivo e la durata prevista del disarmo;
- d) nominativi e recapiti telefonici del personale designato per eseguire le manovre che dovessero rendersi necessarie durante il disarmo, incluso il disormeggio e lo spostamento dell'unità. A tal fine, il predetto personale dovrà essere in possesso dei previsti titoli professionali marittimi e dovrà garantire la prontezza anche immediata nei casi d'emergenza. Per ciascuna persona designata, l'armatore dovrà comunicare le generalità complete, il numero di matricola, il Compartimento Marittimo di iscrizione ed il titolo professionale posseduto.

L'Autorità Marittima, si riserva la facoltà di autorizzare il disarmo per un periodo inferiore a quello richiesto e di fissare il numero e le qualifiche dei marittimi di guardia a bordo.

Capo IV – DISCIPLINA DELLE OPERAZIONI PORTUALI E DEL DEPOSITO DI MERCI IN BANCHINA

Articolo 21 – Operazioni portuali

Il legale rappresentante dell'impresa portuale incaricata delle operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo e movimentazione delle merci in ambito portuale dovrà far pervenire alla Sezione Tecnica della Capitaneria di porto una comunicazione conforme al modello in allegato 8, in orario d'ufficio e con almeno 24 ore di anticipo rispetto al previsto inizio delle operazioni.

In orario notturno dovrà essere garantita un'illuminazione di tutti gli spazi portuali interessati non inferiore a 100 lux. Qualora l'impianto di illuminazione portuale non sia sufficiente, le operazioni potranno essere autorizzate solamente se l'impresa portuale potrà dimostrare di disporre di un impianto di illuminazione supplementare in grado di soddisfare il predetto requisito.

La Sezione Tecnica, valutata la natura e la durata prevista delle operazioni e l'assenza di motivi ostativi sotto il profilo della sicurezza portuale, apporrà il proprio nulla osta all'esecuzione delle operazioni in calce alla predetta comunicazione ed informerà la Sala Operativa.

Articolo 22 – Avvio ed interruzione delle operazioni portuali

Le operazioni potranno avere inizio solamente dopo che il nulla-osta della Sezione Tecnica sarà stato comunicato all'impresa portuale dalla stessa Sezione in orario d'ufficio o dalla Sala Operativa al di fuori dello stesso.

L'eventuale sospensione delle operazioni portuali da parte della nave o dell'impresa portuale operante o del PFSO per ragioni di security dovrà essere prontamente comunicata alla Sezione Tecnica in orario d'ufficio o alla Sala Operativa al di fuori

dell'orario lavorativo, specificando i motivi dell'interruzione e la durata prevista della stessa.

Articolo 23 – Precauzioni per prevenire inquinamenti e pulizia degli spazi portuali

Durante la caricazione e la scaricazione delle navi, l'impresa portuale dovrà mettere in atto ogni precauzione atta ad evitare la dispersione in mare o sulle banchine di qualunque sostanza o materiale movimentato, particolarmente nel caso di imbarco e sbarco di prodotti alla rinfusa.

Nell'eventualità di carico o scarico di carichi solidi alla rinfusa di natura polverulenta, dovrà porsi particolare attenzione alle condizioni meteorologiche in atto ed adottare ogni precauzione atta ad evitarne la dispersione nell'aria.

Nel caso di cadute o sversamenti accidentali in mare di carichi solidi o di prodotti liquidi di qualsiasi natura, oltre ad avvisare immediatamente l'Autorità Marittima, l'impresa portuale ed il comando di bordo dovranno farsi carico del contenimento e del recupero, avvalendosi delle ditte autorizzate al servizio.

Al termine di ogni giornata lavorativa, l'impresa portuale operante dovrà assicurare la pulizia delle aree portuali interessate dalle operazioni, avvalendosi delle ditte autorizzate al servizio.

Articolo 24 – Sosta temporanea di merci e materiali sulle banchine e gli spazi portuali

La sosta temporanea di merci e materiali oltre il tempo necessario alle operazioni portuali ai sensi dell'articolo 50 del codice della navigazione, è autorizzata sotto i profili della sicurezza portuale dall'Autorità Marittima e richiede l'autorizzazione demaniale dell'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Sicilia.

Di norma la sosta temporanea di merci e materiali sugli spazi demaniali portuali non potrà eccedere i 30 giorni, fatte salve eventuali proroghe.

L'Autorità Marittima si riserva comunque la facoltà di revocare la propria autorizzazione e di disporre la cessazione dell'occupazione delle aree in qualunque momento per preminenti ragioni di sicurezza o per garantire l'operatività portuale.

In caso di revoca dell'autorizzazione, il destinatario del provvedimento avrà l'obbligo di provvedere a proprie spese allo sgombero delle aree occupate ed alla loro restituzione nel pristino stato entro il termine imposto dall'Autorità Marittima, senza diritto ad indennizzi, compensi, risarcimenti o rimborsi. In caso di inadempienza, ferme restando le sanzioni previste per l'inosservanza delle disposizioni del presente regolamento, l'Autorità Marittima potrà provvedere d'ufficio allo sgombero delle aree in danno dell'interessato inadempiente.

Non potranno essere rilasciate autorizzazioni alla sosta temporanea sulle banchine e sugli altri spazi portuali delle seguenti categorie di merci e materiali:

- a) merci classificate pericolose ai sensi dell'IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code) o dell'ADR (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road);
- b) carichi solidi alla rinfusa, come definiti alla Regola XII/1.6 della Convenzione SOLAS 74;
- c) granaglie, come definite alla Regola VI/8.2 della Convenzione SOLAS 74.

Articolo 25 – Istanza per l'autorizzazione alla sosta temporanea di merci e materiali

Per ottenere l'autorizzazione alla sosta temporanea di merci e materiali sulle banchine e sulle aree demaniali portuali, l'avente diritto sulla merce o sui materiali da depositare (es. ricevitore / caricatore / proprietario) dovrà presentare apposita istanza in bollo, conforme al modello in allegato 9, in orario d'ufficio ed almeno 48 ore prima dell'inizio delle operazioni di deposito.

L'istanza dovrà indicare:

- a) generalità complete del richiedente, con indicazione del titolo in virtù del quale si dispone della merce o dei materiali;
- b) generalità complete del proprietario della merce, se diverso dal richiedente;
- c) generalità complete del ricevitore o del caricatore, se diversi dal richiedente;
- d) nome, Numero IMO e nazionalità della nave che scaricherà la merce o i materiali da depositare in banchina e/o a bordo della quale saranno caricati;
- e) tipologia e quantità delle merci che dovranno essere depositate;
- f) individuazione della banchina o dell'area portuale richiesta (mediante planimetria da allegare all'istanza) e quantificazione della superficie da occupare;
- g) durata prevista della sosta;
- h) indicazione dell'impresa portuale responsabile delle operazioni portuali di caricazione/scaricazione della merce o dei materiali;
- i) indicazione del soggetto responsabile del trasporto della merce in entrata o in uscita dalle aree portuali di deposito. Se eseguito per conto terzi, il soggetto responsabile del trasporto dovrà essere necessariamente autorizzato ai sensi dell'articolo 68 del codice della navigazione ed iscritto negli appositi registri tenuti dalla Capitaneria di porto.

L'autorizzazione è rilasciata dall'Autorità Marittima ai soli fini della sicurezza della navigazione e portuale e non esime il richiedente dal munirsi di tutte le altre autorizzazioni previste dalla legge, di competenza di altre Amministrazioni. In particolare, il richiedente dovrà ottenere dalla Regione Sicilia l'autorizzazione all'occupazione del suolo demaniale marittimo, sia all'atto del primo rilascio, che nel caso di eventuali successivi rinnovi dell'autorizzazione da parte dell'Autorità Marittima.

Articolo 26 – Obblighi e prescrizioni per la sosta di merci e materiali

Al soggetto autorizzato alla sosta di merci e materiali è fatto obbligo di:

- a) sistemare e, se del caso, rizzare e coprire adeguatamente le merci ed i materiali depositati, in modo da impedirne la dispersione o ogni spostamento accidentale e prevenire danni a terzi o alle strutture portuali;
- b) delimitare e, se del caso, recintare l'area occupata dalla merce e segnalare adeguatamente in modo che sia visibile sia di giorno che di notte;
- c) determinare attentamente il carico unitario delle merci e dei materiali che si intende depositare, in modo da non superare in alcun caso il carico massimo ammissibile determinato per le aree richieste dai competenti organi tecnici. In caso di richiesta di deposito di carichi in aree in cui non è stato determinato o non è comunque noto il carico massimo ammissibile e qualora, in relazione alla natura ed alla quantità della merce che si intende depositare, sia ragionevole ritenere opportuna o necessaria tale verifica, l'Autorità Marittima subordinerà il rilascio della propria

autorizzazione alla comunicazione di tali informazioni da parte del competente organo tecnico regionale. Nei casi di urgenza, e sempre che il suddetto organo tecnico disponga in tal senso, il richiedente dovrà farsi carico delle prove e di tutti gli altri accertamenti necessari, secondo le indicazioni impartite dal medesimo organo tecnico. Gli esiti degli accertamenti dovranno comunque essere approvati ed ufficializzati dal citato organo tecnico, e comunicati all'Autorità Marittima;

- d) non ostruire tombini o pozzetti di ispezione eventualmente presenti all'interno dell'area autorizzata e lasciare sufficiente spazio per consentirvi l'eventuale accesso al personale preposto;
- m) assicurare la vigilanza dell'area e delle merci in sosta, avvalendosi di una delle imprese autorizzate ad operare nel porto di Mazara del Vallo ai sensi dell'articolo 68 del codice della navigazione, ovvero di società autorizzate all'espletamento dei servizi di sicurezza sussidiaria nell'ambito dei porti, ai sensi del decreto del Ministro dell'Interno 15 settembre 2009, n. 154.

L'Autorità Marittima potrà inoltre imporre all'autorizzato ogni eventuale ulteriore prescrizione ritenuta opportuna ai fini della sicurezza portuale.

L'inosservanza dei predetti obblighi e prescrizioni, oltre all'applicazione delle pertinenti sanzioni, potrà comportare la revoca dell'autorizzazione e l'obbligo di immediato sgombero e ripristino dei luoghi.

Capo V – DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER SPECIFICHE TIPOLOGIE DI NAVI

Articolo 27 – Disposizioni particolari per le unità Ro-ro da passeggeri di linea

All'ormeggio delle navi Ro-ro da passeggeri è destinata la banchina Mokarta. Le suddette navi dovranno ormeggiare con il fianco dritto sulla banchina in linea con la diga foranea di ponente, in modo da potere adagiare la rampa di poppa in radice.

Il vettore dovrà adottare ogni misura atta a garantire la sicurezza delle operazioni di imbarco / sbarco dei passeggeri e dei veicoli nonché il loro regolare afflusso nella / deflusso dalla Port Facility. Particolare cura dovrà essere posta nell'instradamento verso l'area di imbarco, in modo da assicurare che i veicoli che vi accedono si dirigano direttamente verso la rampa di accesso alla nave ed evitare che possano erroneamente dirigersi verso il ciglio delle banchine o altre aree interdette. Analogamente, i veicoli che sbarcano dovranno essere subito instradati verso l'uscita dalla Port Facility e da qui dovranno immediatamente lasciare l'ambito portuale.

La verifica dei titoli di viaggio ed i controlli di security dei veicoli da imbarcare dovranno essere eseguiti a cura del vettore e del PFSO prima dell'ingresso nella Port Facility. A tal fine i veicoli dovranno essere fatti incolonnare lungo la Calata Scalabrini, nelle adiacenze del muraglione della diga foranea di ponente, in modo da lasciare almeno 8 metri per la corsia di transito tra l'area di sosta dei veicoli in attesa di imbarco e lo spartitraffico centrale. In nessuna circostanza i veicoli in attesa di imbarco dovranno sostare in corrispondenza delle aree in concessione ai distributori portuali di carburante. Il corretto incolonnamento ed instradamento dei veicoli dovrà essere assicurato dal vettore.

Il controllo dei titoli di viaggio e di security dei passeggeri senza veicolo al seguito potrà avvenire all'interno della Port Facility. Il vettore dovrà comunque garantire l'instradamento dei passeggeri verso la rampa di imbarco attraverso un percorso obbligato separato da quello dei veicoli. Analogamente, i passeggeri sbarcanti senza auto al seguito dovranno essere instradati verso l'uscita dalla Port Facility attraverso un percorso obbligato separato

da quello dei veicoli.

Ai passeggeri imbarcanti/sbarcanti a piedi non dovrà essere in alcun caso consentito di avvicinarsi al ciglio della banchina o di transitare in aree diverse dai percorsi sopra indicati.

Il personale del vettore operante a terra nei piazzali di attesa imbarco e all'interno della Port Facility dovrà essere facilmente riconoscibile mediante indumenti ad alta visibilità diurna e notturna riportanti la denominazione ed i simboli della compagnia di navigazione. Analoga prescrizione vale per il personale del PFSO.

Laddove le operazioni di imbarco/sbarco di veicoli e passeggeri avvengano in orario notturno (dal tramonto all'alba), dovrà essere assicurata un'illuminazione sufficiente a garantire la piena visibilità delle aree di attesa e della zona di imbarco. Laddove l'illuminazione pubblica portuale non fosse sufficiente, dovrà provvedervi il vettore con sistemi di illuminazione supplementare di adeguata potenza.

Articolo 28 – Disposizioni particolari per le navi da passeggeri diverse da navi Ro-ro

Le navi da passeggeri diverse da navi Ro-ro potranno ormeggiare sia alla banchina Mokarta che alla banchina Ruggero II. Per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri dovranno osservarsi le disposizioni dell'articolo precedente per i passeggeri senza veicolo al seguito. Dovranno in particolare essere assicurati i controlli dei titoli di viaggio e di security da parte del vettore e del PFSO, il cui personale dovrà essere facilmente riconoscibile mediante indumenti ad alta visibilità diurna e notturna riportanti la denominazione ed i simboli della società di appartenenza.

Articolo 29 – Disposizioni particolari per l'accesso in porto di navi cisterna che trasportano sostanze liquide infiammabili alla rinfusa

È vietato l'accesso ai porti e alle zone di ancoraggio del Circondario Marittimo di Mazara del Vallo alle navi cisterna adibite al trasporto di prodotti petroliferi e miscele di idrocarburi non conformi alle prescrizioni previste dalla Convenzione MARPOL come emendata, con particolare riferimento alle caratteristiche costruttive in materia di doppio fondo e doppio scafo.

Alla domanda d'approdo di una nave cisterna adibita al trasporto di prodotti petroliferi e miscele di idrocarburi, a cura dell'armatore o del raccomandatario marittimo, dovrà essere allegata la seguente documentazione:

1. copia del Certificato IOPP e relativo supplemento;
2. copia dei Certificati Safety Construction e Safety Equipment (completo di Record of Equipment – Form E), ovvero del Cargo Ship Safety Certificate e relativo Record of Equipment – Form C);
3. copia dei Certificati SMC e DOC (ISM);
4. copia del Certificato di Stazza;
5. copia del Certificato di Classe;
6. dichiarazione del produttore o del caricatore della merce circa le caratteristiche ed il quantitativo del prodotto da caricare/scaricare;
7. dichiarazione del responsabile del deposito costiero circa la piena efficienza dell'impianto di stoccaggio e delle relative condotte nonché della sussistenza delle condizioni per le operazioni di carica/scarica/stoccaggio del prodotto con la massima sicurezza;
8. dichiarazione del comandante della nave, trasmessa anche per via telematica, ove

lo stesso dichiarare:

- a) di essere a conoscenza delle pertinenti norme del presente regolamento;
- b) che tutte le sistemazioni di bordo per la movimentazione del carico sono pronte ed efficienti;
- c) che i mezzi antincendio e tutti i sistemi di sicurezza sono in perfetta efficienza ed operativi/pronti all'uso;
- d) che il personale di bordo addetto alla gestione ed alla movimentazione del carico è adeguatamente formato ed in possesso di tutte le certificazioni ed attestazioni previste dalle vigenti norme nazionali ed internazionali.

L'accesso nel porto di Mazara del Vallo di navi adibite al trasporto di prodotti petroliferi e miscele di idrocarburi è consentito solo a navi che debbano sbarcare o imbarcare prodotti petroliferi e miscele di idrocarburi attraverso la condotta di carico del deposito costiero di Via Bessarione, solo con condizioni meteomarine favorevoli e sempre che siano soddisfatte le seguenti condizioni di sicurezza:

- l'impianto di inertizzazione e tutti i sistemi di sicurezza siano efficienti e funzionanti;
- siano soddisfatte le seguenti condizioni di inertizzazione in ogni cisterna: percentuale di ossigeno in volume inferiore od uguale al 5% e pressione di gas inerte non inferiore ai 750 mm di colonna d'acqua.

Le suddette navi saranno ammesse all'ormeggio solo dopo che il consulente chimico di porto abbia accertato con esito favorevole, rilasciando specifica certificazione: lo stato di inertizzazione delle cisterne cariche; la condizione di gas free delle cisterne vuote; il piano di carico di tutte le cisterne della nave.

Non è consentito l'ormeggio a navi cisterna che debbano imbarcare o sbarcare idrocarburi ed altri prodotti infiammabili direttamente da o su autocisterna.

Articolo 30 – Ulteriori disposizioni

All'ormeggio delle navi di cui all'articolo precedente è destinata di norma la Banchina Mokarta.

Tuttavia, eventuali navi di linea, e tra queste quelle da passeggeri, hanno comunque la precedenza all'accosto per eseguire operazioni commerciali. Conseguentemente, laddove nel previsto periodo di sosta di una nave cisterna presso la banchina Mokarta sia già previsto l'accosto di una nave di linea, la nave cisterna dovrà attendere in rada il completamento delle operazioni commerciali della nave di linea, e potrà ormeggiare dopo la partenza della stessa. Laddove la nave cisterna non abbia completato le operazioni commerciali prima di un nuovo accosto di nave di linea al medesimo ormeggio, dovrà interrompere le operazioni, lasciare il porto e dirigere in rada fino alla partenza della nave di linea, per poi tornare all'ormeggio quando la banchina sarà nuovamente disponibile.

In alternativa, alla nave cisterna potrà essere consentito l'ormeggio presso la banchina Ruggero II (in caso di concorrenza con altre navi mercantili o da passeggeri si osserveranno i criteri indicati al precedente articolo 14). L'ormeggio non potrà avvenire qualora siano già in corso operazioni commerciali di un'eventuale nave da passeggeri di linea ormeggiata alla banchina Mokarta e, in tal caso, la nave cisterna dovrà attendere il completamento delle stesse prima di entrare in porto ed ormeggiare. Laddove, invece, la nave cisterna abbia già ormeggiato alla banchina Ruggero II ed iniziato le proprie operazioni commerciali ma sia previsto lo scalo di una nave di linea alla banchina Mokarta, la nave cisterna dovrà sospendere le operazioni per tutta la durata delle operazioni

commerciali della nave di linea, disconnettendo la linea di carico/scarico per consentire il transito dei veicoli in entrata/uscita dalla Port Facility.

Prima dell'inizio delle operazioni, l'impresa portuale dovrà assicurarsi:

- a) della disponibilità sul posto delle squadre preposte alla vigilanza antincendio, che avrà avuto cura di richiedere per tempo al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco ovvero a società autorizzate al servizio integrativo antincendio ai sensi dell'articolo 68 del codice della navigazione;
- b) della pronta disponibilità di panne galleggianti in quantità sufficiente a circoscrivere la nave in caso di fuoriuscita di prodotto;
- c) dell'assenza di personale estraneo alle operazioni e dell'avvenuta apposizione di cartelli monitori indicanti il pericolo ed il divieto di accesso e di fumare in tutta l'area interessata dalle operazioni;

L'impresa portuale dovrà sospendere le operazioni nei casi di violazioni all'accesso o in tutte le circostanze in cui si determini una riduzione, anche potenziale, delle condizioni di sicurezza delle medesime operazioni.

Durante le operazioni commerciali di movimentazione del prodotto il comando di bordo dovrà mantenere le condizioni di inertizzazione accertate dal consulente chimico di porto prima dell'ingresso in porto. A tal fine, sotto la sua responsabilità, il comando di bordo dovrà assicurare frequenti controlli dello stato di inertizzazione/gas free delle cisterne per tutta la durata della permanenza in porto, in modo da rilevare tempestivamente eventuali anomalie dell'impianto di inertizzazione e sospendere le operazioni prima che si possano determinare atmosfere pericolose all'interno delle cisterne, adottando al contempo ogni azione prevista dalle procedure di bordo per il ripristino delle condizioni di sicurezza. Ogni eventuale anomalia e le conseguenti azioni intraprese dovranno essere immediatamente riferite all'Autorità Marittima.

Qualora la durata della sosta in porto sia superiore alle 12 ore, sarà richiesto un nuovo controllo, da parte del chimico di porto, dello stato di inertizzazione delle cisterne ovvero di gas free delle cisterne vuote, con conseguente rilascio di nuova certificazione ad ogni ulteriore intervallo di 12 ore di permanenza in porto.

Durante la sosta in banchina delle navi di cui all'articolo precedente o di navi che trasportino altri carichi pericolosi come definiti dalle normative nazionali ed internazionali applicabili, l'Autorità Marittima, in relazione alla pericolosità dei carichi e di contingenti valutazioni di sicurezza, sentito il consulente chimico del porto ed eventualmente il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, potrà vietare qualsiasi altra attività entro un raggio di sicurezza da determinare caso per caso.

Capo VI – LAVORI A BORDO DI UNITÀ IN PORTO, IMMERSIONI ALAGGIO E VARO

Articolo 31 – Lavori a bordo di unità ormeggiate in porto

A bordo delle navi ormeggiate nel porto di Mazara del Vallo sono sempre consentiti lavori di piccola ed ordinaria manutenzione che non richiedano il rilascio di formale autorizzazione o nulla osta dell'Autorità Marittima a norma del vigente *“Regolamento per l'esecuzione di lavori con uso di fonti termiche a bordo di unità navali ai sensi dell'articolo 46 del D.lgs. 272/99”*, approvato con Ordinanza n. 1/2019 in data 14/01/2019 e che non limitino l'efficienza della propulsione, degli organi di governo e dei servizi di sicurezza e di emergenza della nave.

Eventuali lavori di manutenzione che possano comportare l'immobilizzo dell'unità, anche per brevi periodi o l'inefficienza dei servizi di sicurezza e di emergenza di bordo, dovranno essere soggetti al preventivo nulla osta dell'Autorità Marittima, compatibilmente con le prioritarie esigenze operative e di sicurezza del porto.

A tal fine, il comando di bordo, eventualmente tramite il proprio raccomandatario marittimo, dovrà presentare una comunicazione conforme al modello in allegato 10. Fatti salvi eventuali casi d'urgenza o di forza maggiore, la comunicazione dovrà essere presentata alla Sezione Tecnica, anche mediante posta elettronica certificata, in orario d'ufficio almeno il giorno lavorativo precedente l'inizio dei lavori di manutenzione previsti.

A positiva verifica della compatibilità dei lavori da eseguire con le attività portuali in corso e previste, e verificata l'assenza di motivi ostativi sotto il profilo della sicurezza della navigazione e portuale, la Sezione Tecnica apporrà il proprio nulla osta in calce alla predetta comunicazione ed informerà la Sala Operativa. Prima dell'effettivo inizio dei lavori, il Comando di bordo dovrà ottenere la conferma via radio dalla Sala Operativa.

L'Autorità Marittima si riserva la facoltà di imporre specifiche prescrizioni e/o di differire le attività richieste o di prescrivere lo spostamento dell'unità presso altro ormeggio prima di iniziare i lavori.

In tutti i casi in cui sia previsto l'uso di fiamma o fonti termiche, si applicheranno le disposizioni e le procedure del citato *"Regolamento per l'esecuzione di lavori con uso di fonti termiche a bordo di unità navali ai sensi dell'articolo 46 del D.lgs. 272/99"*, che prevedono il rilascio di formale nulla osta o autorizzazione in funzione della tipologia di lavori da eseguire e dei locali coinvolti.

Per lo sbarco del motore è sempre necessario il preventivo nulla osta dell'Autorità Marittima, fatte salve le competenze dell'amministrazione doganale e del Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali per quanto concerne gli aspetti legati alla licenza di pesca per le unità da pesca.

Articolo 32 – Immersioni ed attività subacquee

Eventuali attività subacquee, ad esempio per ispezione delle eliche o dell'opera viva/carena di qualsiasi unità navale, dovranno essere preventivamente autorizzate dall'Autorità Marittima.

A tal fine, il comando di bordo, eventualmente tramite il proprio raccomandatario marittimo, dovrà presentare una comunicazione conforme al modello in allegato 11. Fatti salvi eventuali casi d'urgenza o di forza maggiore, la comunicazione dovrà essere presentata alla Sezione Tecnica, anche mediante posta elettronica certificata, in orario d'ufficio almeno il giorno lavorativo precedente l'inizio dei lavori di manutenzione previsti.

L'attività di immersione dovrà essere effettuata da un sommozzatore abilitato ed in possesso del certificato per immersioni in corso di validità, regolarmente iscritto nei registri della Capitaneria di porto di Mazara del Vallo o di altra Autorità Marittima ed autorizzato ad operare nel Compartimento Marittimo di Mazara del Vallo.

Articolo 33 – Lavori di sabbiatura e di verniciatura a spruzzo

Nel porto di Mazara del Vallo è vietato eseguire lavori di sabbiatura e di verniciatura a spruzzo al di fuori delle aree dedicate alla cantieristica navale, opportunamente attrezzate per il corretto recupero degli scarti di lavorazione ed il loro successivo smaltimento in ottemperanza a quanto disposto dalle vigenti disposizioni di legge in materia di tutela dell'ambiente.

Eventuali lavori di pitturazione fuori bordo delle unità ormeggiate nel porto nuovo e nel porto canale potranno essere eseguiti previa formale autorizzazione dell'Autorità Marittima. A tal fine, l'armatore o il comando di bordo interessato, ovvero il legale rappresentante dell'impresa autorizzata ai sensi dell'articolo 68 del codice della navigazione ed iscritta nei registri tenuti dalla Capitaneria di porto di Mazara del Vallo, dovranno presentare alla Sezione Tecnica un'istanza conforme al modello in allegato 12.

Il comando di bordo e l'impresa esecutrice dei lavori dovranno adottare ogni accorgimento finalizzato a prevenire la caduta anche accidentale di vernici, solventi ed altri prodotti inquinanti e/o nocivi in mare e sulle banchine portuali.

Articolo 34 – Alaggio e varo

È fatto obbligo a chiunque intenda effettuare operazioni di alaggio e varo di navi ed imbarcazioni, di presentare alla Sezione Tecnica una comunicazione preventiva conforme al modello in allegato 13 entro le ore 10:00 del giorno lavorativo precedente. Nella comunicazione dovranno essere specificati il luogo, la data, l'orario e la durata presunta delle operazioni e gli elementi identificativi dell'unità interessata (nome, numero d'iscrizione stazza e pescaggio).

Quando non eseguite presso i cantieri navali, le operazioni di alaggio e varo potranno essere eseguite esclusivamente da soggetti autorizzati ai sensi dell'articolo 68 del codice della navigazione ed iscritti negli appositi registri tenuti dalla Capitaneria di porto di Mazara del Vallo.

In ogni caso la responsabilità di ogni alaggio e varo ricade sul soggetto che esegue le operazioni e che dovrà assicurarsi prima di iniziarle della sussistenza delle condizioni minime di sicurezza, anche in riferimento al peso, alle dimensioni ed al pescaggio dell'unità in relazione all'andamento dei fondali del porto canale e del porto nuovo, notoriamente interessati da fenomeni di insabbiamento.

All'interno dei cantieri navali le operazioni di alaggio e varo saranno eseguite nel rispetto delle procedure di sicurezza interne e non dovranno essere determinate interferenze con le aree demaniali / portuali limitrofe.

Negli altri spazi demaniali, nell'esecuzione delle operazioni di alaggio e varo dovranno essere osservate le seguenti prescrizioni:

1. quando non eseguite presso un cantiere navale ma in altre aree portuali / demaniali, il personale operante della ditta autorizzata dovrà delimitare e segnalare l'area delle operazioni che dovrà includere l'intero raggio di azione del braccio del mezzo di sollevamento e del carico sollevato, oltre ad un ulteriore margine di sicurezza determinato in base alle condizioni ambientali ed alla buona pratica. La suddetta area lavori dovrà essere adeguatamente vigilata per tutta la durata delle operazioni, al fine di evitare che persone e/o mezzi estranei alle stesse possano avvicinarsi al raggio di azione della gru e del carico sospeso;
2. durante le operazioni, nello specchio acqueo interessato, sono interdetti il transito e la sosta di qualsiasi unità navale non direttamente a meno di 10 (dieci) metri di distanza dal raggio di azione della gru e dell'unità sollevata;
3. prima dell'inizio dei lavori, il personale operante dovrà assicurarsi che tutti gli apprestamenti utilizzati per le operazioni (argani, verricelli, cavi, bilancieri, fasce e simili), siano idonei a sostenere il carico del mezzo da movimentare e che siano stati regolarmente sottoposti ai collaudi, verifiche, ispezioni e previste manutenzioni periodiche nonché muniti delle prescritte certificazioni di legge in corso di validità, che dovranno essere prontamente esibite a richiesta delle Autorità preposte ai

controlli;

4. dovranno essere adottate tutte le precauzioni suggerite dalla buona pratica al fine di prevenire pericoli per la pubblica incolumità ed evitare il verificarsi di incidenti e danni alle infrastrutture ed agli arredi portuali, nonché inquinamenti dell'ambiente marino e costiero. È, in particolare, fatto assoluto divieto di movimentare unità navali con sostanze pericolose o inquinanti a bordo (oltre all'eventuale carburante contenuto negli appositi serbatoi di bordo) e di lasciare, anche per brevi periodi, carichi sospesi incustoditi;
5. il personale operante dovrà assicurarsi delle condizioni generali dell'area interessata, dell'idoneità della stessa a sopportare il carico determinato dall'insieme del mezzo di sollevamento e dall'unità da movimentare;
6. al termine dei lavori l'area interessata dovrà essere rimessa in pristino stato e l'eventuale materiale di risulta dovrà essere smaltito secondo la vigente normativa;
7. le operazioni dovranno avvenire senza persone a bordo dell'unità navale da alare/varare e nelle aree previste dal vigente Regolamento;
8. il personale operante dovrà assicurare il rispetto delle normative vigenti in materia di prevenzione degli infortuni, di sicurezza e salute dei lavoratori e delle disposizioni di sicurezza vigenti nel porto di Mazara del Vallo;
9. durante il transito in ambito portuale, l'autogru o l'apparecchiatura di sollevamento dovrà osservare le pertinenti norme del Codice della Strada, e le disposizioni del vigente Regolamento per la disciplina della circolazione in ambito portuale;
10. la permanenza dei mezzi operanti e delle unità navali nelle aree pubbliche è consentita per il tempo strettamente necessario ad eseguire l'alaggio od il varo del mezzo nautico. È fatto divieto di lasciare unità navali alate sul pubblico demanio marittimo o presso le banchine portuali, se non espressamente autorizzato a norma delle vigenti disposizioni di legge e regolamentari.

A tutela della sicurezza della navigazione e portuale, l'Autorità Marittima potrà imporre prescrizioni o limitazioni in base alle attività portuali in corso e previste, nonché indicare per le operazioni un luogo diverso da quello richiesto.

TITOLO III –CONFERIMENTO DEI RIFIUTI DI BORDO

Articolo 35 – Disposizioni generali

Nelle more dell'approvazione del piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico per i porti e gli approdi del Circondario Marittimo di Mazara del Vallo, già redatto dalla Capitaneria di porto in ottemperanza all'articolo 5 del Decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182 ed inviato alla Regione Sicilia per le valutazioni di competenza e l'espressione dell'intesa prevista, e fino a quando il servizio non sarà affidato secondo la procedura prevista dal comma 4 del citato articolo, in materia di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi che scalano i porti e gli approdi del Circondario Marittimo di Mazara del Vallo, si applicheranno le disposizioni del presente Titolo.

Fino ad avvenuto affidamento del servizio, la raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico potrà essere eseguita dai soggetti espressamente autorizzati ai sensi dell'articolo 68 del codice della navigazione ed iscritti negli appositi registri tenuti dalla Capitaneria di porto di Mazara del Vallo.

È fatto assoluto divieto di abbandono / deposito di rifiuti di qualsiasi natura in tutto l'ambito

portuale.

Eventuali violazioni, che saranno accertate anche per mezzo dell'impianto di videosorveglianza portuale, comporteranno l'applicazione delle sanzioni amministrative e penali previste in relazione al caso concreto e l'obbligo di bonifica delle aree a carico del trasgressore.

Articolo 36 – Notifica

In applicazione dell'art. 6, comma 1, del D.lgs. 182/03, i Comandanti delle navi in arrivo nei porti del Circondario Marittimo di Mazara del Vallo, a prescindere dalla loro bandiera e ad eccezione delle navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari, dovranno adempiere all'obbligo di notifica di cui all'art. 6 del citato Decreto legislativo, trasmettendo all'Autorità Marittima, direttamente o per il tramite dei loro Raccomandatari marittimi, il modello in allegato 14

La trasmissione della suddetta comunicazione dovrà avvenire:

- a) almeno 24 ore prima dell'arrivo nel porto di scalo, se detto porto è noto;
- b) non appena il porto di scalo è noto, qualora conosciuto a meno di 24 ore dall'arrivo;
- c) prima della partenza dal porto di scalo precedente, se la durata del viaggio è inferiore a 24 ore.

La suddetta disposizione si applica anche alle unità da diporto omologate per un numero di passeggeri superiori a 12.

Articolo 37 – Obbligo di conferimento

In applicazione degli artt. 7 e 10 del D.lgs. 182/03, i comandanti delle navi in arrivo nei porti del Circondario Marittimo di Mazara del Vallo, hanno l'obbligo di conferire presso ditte autorizzate, i rifiuti prodotti e gli eventuali residui del carico, come definiti in seno allo stesso decreto.

Il rilascio delle spedizioni è subordinato alla presentazione, da parte del comandante della nave, di una dichiarazione di avvenuto conferimento dei rifiuti, conforme al modello in allegato 15, da produrre in uno con la dichiarazione integrativa di partenza.

Articolo 38 – Esenzione dall'obbligo di conferimento

Ai sensi dell'art. 7, comma 1 del Decreto legislativo sopra citato, le navi in servizio di linea sono esentate dall'obbligo di conferimento ad ogni approdo, prima di lasciare il porto.

Le suddette navi, a norma dell'articolo 6, comma 4, dello stesso decreto, possono conferire i rifiuti ed i residui del carico presso uno dei porti di scalo della linea. In tal caso, le informazioni previste dal comma 1 del suddetto articolo (notifica rifiuti), dovranno essere fornite, in forma cumulativa, con cadenza almeno settimanale, all'Autorità marittima o di sistema portuale di quel porto.

Al fine di ottenere l'esenzione dall'obbligo di conferimento, l'agente marittimo raccomandatario dovrà presentare, prima dell'inizio della linea, un'istanza in bollo conforme al modello in allegato 16 e corredata della seguente documentazione:

- copia del "registro idrocarburi" (oil record book) relativo agli ultimi due mesi di attività della nave;
- copia del "Certificato di prevenzione dall'inquinamento marino" (IOPP Certificate) e relativo supplemento;

- documentazione relativa alla produzione giornaliera/settimanale/mensile dei rifiuti liquidi;
- ogni eventuale ulteriore documentazione richiesta dall'Autorità Marittima per la compiuta valutazione dell'istanza.

Per i successivi approdi, il rilascio delle spedizioni sarà subordinato alla presentazione di una dichiarazione da parte del comando di bordo di aver provveduto alla presentazione della notifica all'Autorità Marittima o di sistema portuale prescelta.

Articolo 39 – Deroga dall'obbligo di conferimento

Ai sensi dell'art. 7, comma 2 del D.lgs. 182/2003, la nave potrà essere autorizzata a lasciare il porto senza aver adempiuto all'obbligo del conferimento dei rifiuti qualora, sulla base della notifica e previo parere dell'Ufficio di Sanità Marittima e, laddove disposto, del Chimico del porto, tempestivamente consultati a cura degli interessati, l'Autorità Marittima accerti che la nave abbia una capacità di stoccaggio sufficiente per i rifiuti già prodotti ed accumulati a bordo e per quelli che saranno prodotti fino al momento dell'arrivo al successivo porto di conferimento.

Per gli effetti del DM 22.05.01, non è consentito il conferimento di rifiuti alimentari e sanitari provenienti da paesi extra U.E., non operando in questo porto alcun soggetto autorizzato alla gestione ed al trattamento di tali rifiuti.

Articolo 40 – Ispezioni

L'Autorità Marittima si riserva la facoltà di disporre e di eseguire le ispezioni ed i controlli ritenuti opportuni al fine di verificare la correttezza delle dichiarazioni fornite dal comando di bordo ed accertare la sussistenza dei presupposti per il rilascio delle autorizzazioni richieste.

Articolo 41 – Diniego delle spedizioni

Nei casi di inosservanza degli obblighi di notifica e conferimento o qualora dalle informazioni fornite dal comando di bordo o dal raccomandatario marittimo l'Autorità Marittima accerti la mancanza delle condizioni per il rilascio dell'autorizzazione al mantenimento a bordo dei rifiuti, alla nave non saranno rilasciate le spedizioni fino ad avvenuto conferimento di tutti i rifiuti e residui del carico ritenuti a bordo, ferme restando le eventuali sanzioni applicabili in caso di inosservanza delle disposizioni di legge.

Articolo 42 – Disposizioni particolari per le unità da diporto e da pesca

Fino all'approvazione del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico per i porti e gli approdi del Circondario Marittimo di Mazara del Vallo ed all'avvenuto affidamento del servizio:

- le unità da diporto omologate per un numero di passeggeri inferiore a 12, sono tenute a conferire i rifiuti solidi urbani, opportunamente differenziati a bordo, al soggetto incaricato del servizio pubblico cittadino di raccolta. I concessionari delle strutture diportistiche potranno prevedere punti di raccolta all'interno delle rispettive concessioni e conferire detti rifiuti solidi urbani al citato servizio pubblico di raccolta;
- i rifiuti speciali (quali, ad esempio, oli esausti, filtri, batterie, etc.) pericolosi e non, dovranno essere conferiti obbligatoriamente ad uno dei soggetti autorizzati ai sensi dell'articolo 68 ed iscritti negli appositi registri tenuti dalla Capitaneria di porto di Mazara del Vallo;

- le unità da diporto omologate per un numero di passeggeri uguale o superiore a 12 sono tenute ad avvalersi, anche per il conferimento dei rifiuti solidi urbani, opportunamente differenziati a bordo, dei predetti soggetti autorizzati ai sensi dell'articolo 68;
- le unità da pesca sono attività economiche ed i rispettivi armatori, in quanto produttori iniziali ai sensi del Decreto legislativo 152/2006 (Codice dell'ambiente), sono responsabili della gestione dei rifiuti prodotti a bordo e della loro consegna ad un soggetto autorizzato alla raccolta ed al trasporto dei rifiuti. A tal fine gli armatori sono tenuti a consegnare i rifiuti prodotti a bordo, inclusi i rifiuti solidi urbani, dopo averli opportunamente differenziati a bordo, ai soggetti autorizzati ad operare in ambito portuale ai sensi dell'articolo 68 del codice della navigazione, nel rispetto delle previsioni vigenti in materia di gestione e tracciabilità dei rifiuti.