



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO SANT'ANTIOCO

ORDINANZA n. 45 /2013

Il T.V. (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Sant'Antioco:

- VISTA** la Convenzione Internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG '72) adottata e resa esecutiva con legge 21/12/1977 n. 1085;
- VISTA** la Convenzione Internazionale SOLAS adottata e resa esecutiva con Legge 23/05/1980 n.313;
- VISO** il Codice della Navigazione, approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942 n. 327 e il relativo Regolamento di Esecuzione approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952 n. 328;
- VISTO** il Decreto Legislativo 19/08/2005 n. 196 recante "Attuazione della Direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale" e, in particolare, l'art. 6 relativo all'impiego del sistema AIS (*Automatic Identification System*) in ambito portuale;
- VISTA** la Direttiva SICOM 015 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto relativa alla disciplina del citato servizio AIS;
- VISTO** il D.M. 29/07/1971 e successive modifiche che disciplina il servizio di rimorchio;
- VISTO** il D.M. 13/01/1979 che istituisce e disciplina il servizio dei sommozzatori in servizio locale;
- VISTO** il D.M. 21/12/2005 e successive modifiche che disciplina l'obbligatorietà del servizio di pilotaggio nei porti di Oristano, Portovesme e Sant'Antioco;
- VISTO** il Decreto n. 6587/2012 del 16/08/2012 della Capitaneria di Porto di Cagliari relativo al Piano Operativo di Pronto Intervento Locale nel Compartimento Marittimo di Cagliari;
- VISTA** l'ordinanza n. 139/2000 del 28/12/2000 della Capitaneria di Porto di Cagliari relativa alla disciplina delle merci depositate nelle aree portuali;
- VISTA** l'ordinanza n. 04/2008 del 02/04/2008 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Portoscuso che regola il servizio di ormeggio nei porti di Portovesme, Sant'Antioco, Calasetta e nella rada del Golfo di Palmas;
- VISTA** la propria ordinanza n. 24/2003 del 18/04/2003 relativa al servizio di bunkeraggio;
- VISTA** la propria ordinanza n. 48/2004 del 10/07/2004 relativa alla *Port Security* nel porto di Sant'Antioco;
- VISTA** la propria ordinanza n. 03/2006 del 01/02/2006 relativa alla disciplina dell'accesso e circolazione in ambito portuale;



21

- VISTA** la propria ordinanza n. 50/2007 del 10/07/2007 relativa al Regolamento del porto di Sant'Antioco;
- VISTA** la propria ordinanza n.09/2011 del 23/02/2011 relativa alla pesca sportiva nelle aree portuali del porto di Sant'Antioco;
- VISTA** la propria ordinanza n. 24/2011 del 22/04/2011 relativa alla disciplina dell'imbarco e sbarco di merci alla rinfusa nel porto di Sant'Antioco;
- VISTA** l'ordinanza n. 131/2011 del 30/06/2011 della Capitaneria di Porto di Cagliari relativa alla regolamentazione del servizio di rimorchio delle navi negli approdi di Portovesme, di Portoscuso, Sant'Antioco e rada di Palmas;
- VISTA** la propria ordinanza n. 27/2012 del 09/05/2012 relativa al deposito degli attrezzi da pesca nelle aree portuali;
- VISTE** le proprie ordinanze n. 35/2012 del 11/06/2012 e n. 05/2009 del 05/02/2009 successive modifiche che disciplinano il servizio di ritiro rifiuti;
- VISTA** la propria ordinanza n.47/2012 del 26/07/2012 che disciplina i punti "SIERRA" nel Golfo di Palmas;
- VISTA** la propria ordinanza n.36/2013 del 20/06/2013 che disciplina i punti "PAPA" rientranti nel Circondario Marittimo di Sant'Antioco;
- CONSIDERATA** la necessità prioritaria, in capo all'Autorità Marittima, di porre in essere tutti quegli atti preordinati alla salvaguardia della vita umana in mare, della sicurezza della navigazione e della tutela dell'ambiente marino e costiero;
- VISTI** gli artt. 17, 62, 81 del Codice della Navigazione e l'art. 59 del relativo Regolamento di Esecuzione:

ORDINA

Articolo 1

E' approvato e reso esecutivo l'unito "Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco" che entra in vigore alle ore 00.01 del giorno 02.09.2013.

Articolo 2

A decorrere dall'entrata in vigore della presenta ordinanza sono abrogate le ordinanze n. 48/2004, 50/2007, 47/2012 rispettivamente del 10/07/2004, 10/07/2007, 26/07/2012 in premessa citate.

E', altresì, abrogata ogni altra norma in contrasto con l'unito Regolamento,

Articolo 3

I contravventori alla presente Ordinanza, oltre ad essere responsabile civilmente dei danni eventualmente causati a persone o cose, saranno puniti, qualora il fatto non costituisca reato o diverso illecito amministrativo ai sensi dell'art. 1174 del Codice della Navigazione.

Articolo 4

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza, la cui pubblicità sarà assicurata mediante all'affissione all'albo dell'Ufficio Circondariale Marittimo nonché mediante l'inclusione alla pagina "ordinanze" del sito istituzionale www.santantioco.guardiacostiera.it e diffusione agli organi di stampa

Sant'Antioco, 22/08/2013

IL COMANDANTE
T.V.(CP) Federico PUCCI

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI SANT'ANTIOCO

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco



Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

INDICE

CAPO I	GENERALITA'	PAG. 3
CAPO II	DISCIPLINA DELLE ZONE DI ANCORAGGIO	PAG. 5
CAPO III	DISCIPLINA DEGLI ACCOSTI	PAG. 8
CAPO IV	NORME DI SICUREZZA PER LE NAVI ALL'ORMEGGIO O ALLA FONDA	PAG. 16
CAPO V	DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER UNITA' MINORI	PAG. 20
CAPO VI	SECURITY	PAG. 22
CAPO VII	ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' NELLE AREE PORTUALI	PAG. 25
CAPO VIII	DISCIPLINA DELLE OPERAZIONI SUBACQUEE PROFESSIONALI	PAG. 28
CAPO IX	SERVIZI PORTUALI	PAG. 30
CAPO X	MOVIMENTAZIONE MERCI PERICOLOSE E MERCI ALLA RINFUSA	PAG. 31
CAPO XI	LAVORI CON L'USO ALLLA FIAMMA	PAG. 38

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

CAPO I – GENERALITA'

Articolo 1 – Ambito di applicazione

Il presente regolamento disciplina la navigazione, l'ormeggio, la sosta, il disormeggio, l'ancoraggio e ogni altra attività nautica svolta all'interno del porto, della rada di Sant'Antioco nel Golfo di Palmas.

Per quanto non espressamente previsto nel presente regolamento, si applicano le vigenti disposizioni di legge o regolamenti.

E' fatto salvo quanto previsto dal vigente "Regolamento internazionale per evitare gli abbordi in mare" di cui alla Convenzione COLREG 1972 adottata e resa esecutiva con legge 21 dicembre 1977 n. 1085.

Articolo 2 – Deroghe

L'Autorità Marittima potrà concedere eventuali deroghe alle disposizioni del presente regolamento in occasione di accertate, particolari circostanze.

Articolo 3 – Definizioni

Ai fini del presente regolamento, si intendono le seguenti definizioni:

- a). navi: tutti i mezzi navali, compresi i galleggianti, abilitati alla navigazione in acque internazionali o nazionali marittime che accedono al porto o alla rada di Sant'Antioco nonché tutte le navi da diporto;
- b). unità: qualsiasi mezzo navale (a motore, a vela, a remi etc) o galleggianti abilitati a qualsiasi tipo di navigazione;
- c). unità minori: tutte le imbarcazioni e i natanti da diporto, le imbarcazioni da pesca e le unità da traffico in servizio locale;
- d). unità addette ai servizi portuali: unità adibite ai servizi di battellaggio, bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, ritiro rifiuti, antinquinamento ecc.

Tutte le coordinate nautiche indicate nel presente Regolamento sono da intendersi riferite al **DATUM WGS 84**.

Articolo 4 – Limite delle acque portuali

Ai fini del presente Regolamento, per porto di Sant'Antioco si intende lo specchio acqueo compreso tra la congiungente dei fanali di ingresso al porto, il bacino di evoluzione, la darsena adiacente la banchina di testata, il canale che comprende la banchina di ponente e la banchina denominata ex Sardamag compreso lo specchio acqueo sottostante il ponte che congiunge l'isola di Sant'Antioco con la Sardegna (planimetria allegato A).

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

Si definisce canale di accesso al porto lo specchio acqueo delimitato dalle congiungenti dei fanali di segnalazioni (planimetria allegato B).

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

CAPO II – DISCIPLINA DELLE ZONE DI ANCORAGGIO

Articolo 5 – Zone di ancoraggio

✍ E' vietato ancorare nel canale di accesso al porto, nel bacino di evoluzione e negli specchi acquei antistanti le banchine del porto.

La sosta all'interno del Golfo di Palmas e nel Canale di San Pietro è consentita, previa autorizzazione esclusivamente nelle seguenti zone di ancoraggio meglio indicate nell'allegato stralcio della carta nautica n. 46 (allegato C, D) edito dall'Istituto Idrografico della Marina:

◇ ancoraggio-S-2 delimitato da una circonferenza avente centro in:

LAT. 39°01.7866 N – LONG. 008°28.3371' E (Datum WGS84) e raggio 0.2 NM;

◇ ancoraggio S 3 delimitato da una circonferenza avente centro in:

LAT. 38°59.5365 N – LONG. 008°29.3371' E (Datum WGS84) e raggio 0.3 NM;

◇ ancoraggio-S-4 delimitato da una circonferenza avente centro in:

LAT. 38°59.5365 N – LONG. 008°30.5772' E (Datum WGS84) e raggio 0.3 NM;

◇ ancoraggio S 5 delimitato da una circonferenza avente centro in:

LAT. 38°59.3365 N – LONG. 008°30.1772' E (Datum WGS84) e raggio 0.3 NM;

◇ ancoraggio-S-6 delimitato da una circonferenza avente centro in:

LAT. 38°58.1765 N – LONG. 008°28.9171' E (Datum WGS84) e raggio 0.3 NM.

◇ ancoraggio-P4 delimitato da una circonferenza avente centro in:

LAT. 39°07.832' N – LONG. 008°22.269' E (Datum WGS 84) raggio 0,2 miglia nautiche.

Per le navi aventi pescaggio all'arrivo non superiore a 5,2 (cinque virgola due) metri FONDA INTERDETTA A NAVI PETROLIERE E CHIMICHERE – SALVO UNITA CHIMICHERE IN ZAVORRA.

◇ ancoraggio-P5 delimitato da una circonferenza avente centro in:

LAT. 39°04.847' N – LONG. 008°19.170' E (Datum WGS 84) raggio 0,3 miglia nautiche.

All'interno delle aree di cui ai precedenti commi, sono vietate la pesca sotto ogni forma e qualsiasi attività subacquea nonché, durante la sosta delle navi alla fonda, la navigazione di unità di qualsiasi genere, fatta eccezione per le unità di

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

soccorso, di polizia servizi nautici e per le unità di cui all'art. 60 del Regolamento di Esecuzione al Codice della Navigazione.

Articolo 6 – Attuazione della sosta nei punti alla fonda

La sosta alla fonda, nei punti previsti dall'articolo precedente è consentita e richiesta da parte del comandante/armatore/raccomandatario marittimo dell'unità esclusivamente nei seguenti casi:

1. forza maggiore;
2. esigenze di navigazione;
3. temporanea inagibilità dell'ormeggio assegnato;
4. altri motivi eccezionali da valutare di volta in volta da parte di questa Autorità Marittima.

Nei casi indicati ai precedenti punti 3 e 4 il Raccomandatario Marittimo ovvero il Comandante della nave, deve comunicare tempestivamente a questo Ufficio la necessità di accedere all'ancoraggio indicandone le motivazioni ed attendere l'autorizzazione ad impegnare la zona di ancoraggio richiesta.

In tutti i casi, ottenuta l'autorizzazione alla sosta, il Comandante dell'unità, terminata la manovra dovrà comunicare a questo Ufficio l'ora di ancoraggio ed ogni altra informazione utile che questa Autorità Marittima riterrà opportuno.

La sosta non dovrà superare, salvo diversa disposizione di questa Autorità Marittima, il tempo massimo di 48 ore;

Qualora siano in atto esercitazioni militari, per le quali sono emesse apposite ordinanze, l'ancoraggio nei punti S4 e S5 è vietato;

Le navi cisterna che trasportano o abbiano trasportato idrocarburi (come definiti dalla Convenzione SOLAS 74/88 e della MARPOL 73/78) "sostanze liquide pericolose" e/o "prodotti chimici liquidi pericolosi" e/o "gas" non possono dar fondo nei punti denominati SIERRA;

L'Autorità Marittima, per comprovati e non rinviabili motivi, quali urgenze sanitarie, emergenze legate alla sicurezza della navigazione, esecuzioni di controlli e/o accertamenti potrà autorizzare la sosta, limitatamente al tempo necessario per l'operazione esclusivamente sui punti di fonda denominati SIERRA-4 e SIERRA-5.

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

Articolo 7 – Prescrizioni

1) Durante la sosta nei punti di fonda le navi dovranno mantenere l'assetto di navigazione con un regolare turno di guardia ed inoltre deve essere assicurata a bordo la presenza continua del Comandante o del 1° Ufficiale di coperta nonché del personale necessario a consentire una rapida manovra della nave.

2) Le navi alla fonda devono effettuare ascolto continuo in VHF sul canale 16 in modo da poter essere rapidamente contattati per ogni esigenza. Con cadenza giornaliera, dovranno prendere diretti contatti con la sala operativa di questo Ufficio al fine di comunicare le condizioni in zona.

Le navi alla fonda devono informare la sala operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco di qualsiasi evento straordinario che possa pregiudicare la sicurezza della navigazione e costituire pericolo per l'ambiente marino.

Le navi, i galleggianti e le unità non auto-propulse che intendono porsi all'ancora per effettuare lavori di riparazione o manutenzione che immobilizzano anche parzialmente l'apparato motore devono ottenere oltre all'assegnazione del punto di ancoraggio anche la preventiva autorizzazione all'esecuzione dei lavori.

Articolo 8 – Disposizioni particolari per unità provenienti dal porto di Sant'Antioco che intendono stazionare nei punti di fonda SIERRA.

Le disposizioni cui al presente articolo si applicano anche alle navi provenienti dal porto di Sant'Antioco che hanno presentato la dichiarazione integrativa di partenza e che hanno richiesto ed ottenuto di poter impegnare i punti di fonda dovranno liberare questi ultimi entro 24 ore dall'ora di presentazione della stessa.

In caso contrario, dovranno rinnovare le formalità previste dagli artt. 179 e 181 del Codice della Navigazione e i Raccomandati Marittimi delle navi battenti bandiera straniera dovranno rinnovare le dichiarazioni previste dall'art. 3 della legge 04/04/1977 numero 135.

Articolo 9 – Disposizioni particolari per l'utilizzo dei punti P4 e P5

La sosta alla fonda nei punti PAPA è disciplinata dall'ordinanza n. 36/2013 del 20/06/2013 di questo Ufficio Circondariale Marittimo, che si allega in copia (allegato E).

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

CAPO III – DISCIPLINA DEGLI ACCOSTI

Articolo 10 – Individuazione degli accosti

10.1. All'interno del porto di Sant'Antioco, sono individuate le seguenti banchine e punti di ormeggio:

♦ BANCHINA SANITA'

Lunghezza: 150 mt

Limiti ormeggio:

La porzione di banchina, evidenziata in rosso nello stralcio planimetrico (**allegato F**) alla presente ordinanza, è riservata alle operazioni di ormeggio, disormeggio e sosta delle unità navali della Guardia Costiera, della Guardia di Finanza, del Corpo Forestale dello Stato, di Marifari e dell'Esercito.

Lo specchio acqueo antistante, è interdetto all'ormeggio di altra unità di qualsiasi tipo.

La porzione di banchina riservata alle operazioni delle unità navale sopradescritte, è interdetta alla sosta dei veicoli, deposito merci ed ogni altra attività che non sia correlata con l'attività istituzionale dei predetti mezzi navali.

E' consentito esclusivamente il transito pedonale nella porzione di banchina non transennata.

Per motivi di sicurezza il tratto di banchina sopradescritto ed il relativo specchio acqueo è sottratto all'uso pubblico, per cui qualunque utilizzo non autorizzato, verrà sanzionato penalmente quale "ingresso arbitrario in luoghi ove l'accesso è vietato nell'interesse militare dello Stato" ai sensi dell'articolo 682 del Codice Penale.

Il rimanente tratto della banchina è destinato alle unità da diporto a vela/motore e piccole unità da pesca in transito.

♦ BANCHINA LEVANTE

Lunghezza: 330 mt

Limiti ormeggio:

a) Il tratto di banchina evidenziato in rosso nello stralcio planimetrico (**allegato G**) alla presente ordinanza che va dalla bitta n. 01 alla bitta n. 06 è destinato all'ormeggio delle navi che trasportano il sale.

b) Il tratto di banchina evidenziato in rosso nello stralcio planimetrico (**allegato H**) alla presente ordinanza che va dalla bitta n. 07 alla bitta n. 17 è destinato prioritariamente all'ormeggio delle navi che trasportano merci alla rinfusa.

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

Qualora nel tratto di banchina di cui al punto b)., non vi siano navi ormeggiate ovvero non vi sia previsione di arrivo di navi, è compito dell'Autorità Marittima autorizzare l'ormeggio di altro tipo di unità quali ad esempio pescherecci, unità da diporto.

♦ **BANCHINA TESTATA**

Lunghezza: 230 mt

Limiti ormeggio:

Il tratto di banchina evidenziato rosso nello stralcio planimetrico (**allegato I**) alla presente ordinanza è destinato prioritariamente all'ormeggio delle navi passeggeri e/o navi che trasportano merci alla rinfusa.

Qualora nel tratto di banchina di cui sopra non vi siano navi ormeggiate ovvero non vi sia previsione di arrivo di navi, è compito dell'Autorità Marittima autorizzare l'ormeggio di altro tipo di unità quali ad esempio pescherecci, unità da diporto.

♦ **BANCHINA PONENTE**

Lunghezza: 380 mt

Limiti ormeggio:

Il tratto di banchina evidenziato in rosso nello stralcio planimetrico (**allegato L**) alla presente ordinanza è destinato prevalentemente all'ormeggio di unità da pesca e/o diporto.

10.2 L'entrata, l'uscita e qualsiasi movimento di navi all'interno del porto e della rada di Sant'Antioco deve essere preventivamente autorizzato dall'Autorità Marittima.

10.3. Le disposizioni di cui al precedente comma non si applicano alle unità da pesca aventi lunghezza inferiore a 10 metri e a quelle da diporto dirette nelle aree portuali destinate all'ormeggio.

10.4. E' fatto obbligo a tutte le unità da pesca siano esse in transito o stanziali aventi una lunghezza superiore a 10 metri di comunicare immediatamente alla sala operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco l'ingresso e l'uscita dal porto mediante VHF canale 12 o telefonicamente al n. 0781/83071.

Articolo 11– Disposizioni per l'ormeggio in banchina

Le navi devono ormeggiarsi esclusivamente alle bitte ed agli anelli poste sulle banchine nonché alle boe ed ai gavitelli destinati ad uso di ormeggio.

E' vietato ormeggiarsi ai parabordi, alle boe di segnalamento e alle strutture portuali non destinate all'uso di ormeggio.

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

Articolo 12 – Guardiania

Le navi all'ormeggio ed all'ancoraggio devono avere sempre a bordo il personale necessario per eseguire qualsiasi manovra ordinata dal Comandante del Porto.

Le unità da pesca e da diporto, ormeggiate nelle banchine ivi destinate, non devono essere lasciate incustodite e dovranno mantenersi pronte a muovere per qualsiasi necessità.

A tal fine, i Comandanti delle unità di cui sopra dovranno comunicare il recapito telefonico.

Articolo 13 – Norme di sicurezza per la navigazione delle navi in porto

Le navi che navigano all'interno delle acque portuali hanno l'obbligo di:

- a). tenersi a idonea distanza di sicurezza l'una dall'altra, qualora navighino nello stesso senso;
- b). mantenersi al centro dello specchio acqueo procedendo alla velocità consentita e, comunque, in modo da poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare collisioni e per potersi fermare entro una distanza di sicurezza adatta alle circostanze ed alle condizioni del momento;
- c). ridurre la velocità a quella minima di manovra o, se possibile, procedendo con il solo abbrivio, negli specchi acqueei prospicienti gli accosti in cui stiano operando navi cisterna o gasiere con carichi pericolosi o navi che effettuano movimentazioni di carichi eccezionali;
- d). tenere le ancore pronte a dar fondo all'occorrenza.

Le navi che accedono o partono dal porto o dalla rada devono osservare la vigente normativa in materia di sicurezza della navigazione e di prevenzione degli abbordi in mare.

Per accedere o uscire dal porto eseguire un movimento interno o dare fondo in rada è necessaria la preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima.

Tale autorizzazione potrà essere revocata in qualsiasi momento qualora le condizioni meteo-marine o altri impedimenti di varia natura dovessero rendere insicura la navigazione o ineseguibile il movimento.

All'entrata ed uscita dal porto di Sant'Antioco, le unità mercantili traffico/passeggeri devono mantenere una velocità ridotta comunque tale da garantire il buon governo.

Le unità da pesca e da diporto comunque non devono superare i tre nodi.

Tutte le unità che transitano nel canale di accesso al porto, che sono munite di apparato radio ad onde metriche, devono comunicare all'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco sul canale 16 VHF (156,800 Mhz) l'ingresso e l'uscita dalle ostruzioni del porto.

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

È vietato a tutte le unità sostare, dare fondo all'ancora (a meno che tale operazione sia giustificata da eccezionali, contingenti circostanze di sicurezza), esercitare la pesca nel raggio di 500 mt. dall'imboccatura, dalle mede esterne e lungo le rotte di accesso al porto di Sant'Antioco.

Alle navi che navigano all'interno delle acque portuali è fatto, altresì, divieto di tenere imbarcazioni, scale, pennoni, picchi di carico, gru o altre attrezzature sporgenti dalla sagoma della nave.

Articolo 14 – Precedenza, incroci e sorpassi

Le navi in ingresso devono dare la precedenza a quelle in uscita.

All'interno delle acque portuali è vietato il sorpasso.

Il naviglio da pesca e da diporto devono lasciare libera la rotta alle imbarcazioni addette ai servizi portuali (piloti, ormeggiatori e rimorchiatori) quando queste sono impegnate in manovre con navi dirette o provenienti dalle banchine del porto.

Le navi, anche se rimorchiate, che entrano o escono dal porto, hanno la precedenza sulle imbarcazioni a remi, a vela, a vela con motore ausiliario nonché sulle unità da pesca e sui rimorchiatori rimorchianti piccoli natanti, chiatte e pontoni di qualunque tipo.

Articolo 15 – Obblighi dei Comandanti delle navi e degli addetti ai servizi tecnici nautici

I Comandanti delle navi, gli addetti ai servizi tecnico nautici (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori/barcaioli), i lavoratori delle imprese portuali e ogni altra persona che svolge la propria attività in porto, deve segnalare all'Autorità Marittima ogni evento di rilievo che possa pregiudicare la sicurezza della vita umana in mare, della navigazione, delle unità navali, delle strutture portuali o delle manovre in ormeggio o disormeggio, ogni incidente occorso durante l'effettuazione delle operazioni portuali e, comunque, ogni situazione che possa compromettere il regolare svolgimento delle attività portuali nonché ogni evento suscettibile di arrecare danno all'ambiente marino.

Articolo 16 – Comunicazioni via VHF

Canale di chiamata di soccorso:

- canale 16 (156,800 Mhz) – canale di soccorso;
- canale 70 (156, 525 Mhz) – DSC: questo canale deve restare sempre silente come da prescritta normativa internazionale per agevolare al massimo gli impulsi bitonali digitali di soccorso ed emergenza.

Canale di lavoro

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

- canale 12 (156, 600 Mhz) – Chiamate per pilotaggio nonché lavori piloti, ormeggiatori e rimorchiatori.

Articolo 17 – Movimento delle navi

Il Comandante del porto regola l'entrata e l'uscita delle navi del porto ed autorizza ed ordina i loro movimenti.

I comandanti delle navi/motopesca/unità da diporto sia nazionali che estere sono obbligati ad eseguire gli ordini ricevuti dall'Autorità Marittima, rimanendo, però, responsabili di ogni incidente cagionato dalle manovre.

Le spese relative agli spostamenti di ormeggio sono a carico delle navi che esegue la manovra in caso di accertata forza maggiore o stato di pericolo; in ogni altro caso, sono a carico di chi abbia interesse a che lo spostamento venga eseguito tranne che non si tratti di movimenti di unità che, ormeggiate, impediscano la normale agibilità del porto.

Il comandante dell'unità deve porre in essere ogni accorgimento onde evitare danni a persone cose ed opere portuali.

Articolo 18 – Assegnazione degli accosti

Per l'assegnazione degli accosti, l'Autorità Marittima, ai sensi dell'art. 62 del Regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione, osserva di regola la programmazione richiesta dai soggetti titolati, in conformità con quanto stabilito ai successivi articoli del presente Capo.

Tale assegnazione, previa intesa con gli operatori portuali per quanto di propria competenza, è subordinata alla disponibilità degli ormeggi nel porto, anche in relazione alle operazioni commerciali che la nave deve svolgere, nonché al pescaggio e alla lunghezza dell'unità, tenuto conto, altresì, delle caratteristiche e specializzazioni delle singole banchine e dell'ubicazione degli arredi portuali.

E' fatta salva la facoltà dell'Autorità Marittima, qualora ricorrano particolari contingenti situazioni connesse alla sicurezza della navigazione o portuale ovvero le condizioni meteo marine o altre motivazioni dovessero giustificare l'esigenza di disporre, in ogni momento, anche tramite comunicazione verbale via VHF o telefonica l'abbandono o il cambio dell'accosto o di sospendere il movimento delle navi ovvero di disporre l'accosto di navi o unità minori presso i posti di ormeggio ritenuti più opportuni anche in deroga alla prevista programmazione degli accosti.

Articolo 19 – Domanda di accosto

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

L'armatore o l'agente raccomandatario che intende fare ormeggiare una nave mercantile nel porto di Sant'Antioco deve presentare la segnalazione di arrivo, in regola con tutte le disposizioni vigenti ed in regola con l'imposta di bollo, purchè l'unità stessa non abbia impedimenti sanitari o di altro genere.

Per ora di arrivo va intesa quella di ammissione per la libera pratica.

Al fine di ottenere l'accosto della nave, deve essere presentata presso l'Ufficio Armamenti/Spedizioni della Sezione T.A.O. dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco la segnalazione di arrivo debitamente compilata in ogni sua parte, la stessa deve essere presentata con almeno 72 ore di anticipo dal previsto arrivo in porto.

Tale vincolo può essere derogato in caso che la nave effettui un viaggio dal porto di provenienza inferiore a 72 ore o in caso di comprovata forza maggiore comunque valutata dal Comandante del porto; nella stessa segnalazione, dovrà essere riportata la data e l'ora prevista di partenza.

All'assegnazione degli accosti provvederà, il Capo della Sezione Tecnico/Operativo dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco, tenendo conto della programmazione operativa comunicata dalle società raccomandatarie, dai parametri tecnico/nautici, dalle esigenze contingenti presenti in porto, nonché dell'ora di arrivo essenziale come elemento di priorità fra navi con esigenze operative analoghe.

L'Armatore/Agente Raccomandatario, nel richiedere un ordine di successione degli accosti diverso da quell'ora di arrivo, se ne assume la responsabilità nei confronti di terzi.

✓ Per dono il turno le navi che:

- 1). non abbiano presentato domanda di accosto entro i termini sopra indicati;
- 2). rifiutano il posto assegnato;
- 3). non occupino il posto assegnato nel termine stabilito.

L'Autorità Marittima potrà, in relazione alle nuove esigenze operative disporre l'assegnazione di un altro ormeggio a cure e spese della nave a favore della quale è disposto il movimento.

Entro le ore 12 del giorno precedente quello di arrivo, l'Armatore/Agente raccomandatario dovrà effettuare comunicazione scritta dell'ETA (orario di previsto arrivo) della nave (giorno/ore/minuti) e confermare il quantitativo di merce da movimentare.

Le seguenti ulteriori comunicazioni dovranno essere fornite all'Autorità Marittima:

- eventuali comunicazioni di aggiornamento della segnalazione di arrivo, pervenute oltre i termini stabiliti, così come anticipi dell'ora di arrivo effettivo a quella preannunciata,

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

potranno essere prese in considerazione ai fini di modifiche alla sequenza del "turni di accosto", purché effettuate con 24 ore di anticipo;

- le navi che non abbiano presentato nei termini stabiliti la domanda di accosto e la comunicazione dell'ETA saranno messe in coda purché pronte ad operare;
- nel caso una nave ritardi l'effettivo arrivo in porto rispetto all'ETA comunicato, così come stabilito precedentemente, perderà il diritto ad occupare l'accosto assegnato;
- l'assegnazione di un nuovo accosto sarà fatta tenendo conto del nuovo orario di arrivo;
- nel caso più navi comunichino l'ETA indicato, sarà loro assegnato il medesimo posto nel turno di accosto; l'ormeggio idoneo disponibile sarà assegnato alla nave effettivamente prima arrivata intesa come pronta ad operare.

Le unità da pesca e da diporto che intendono ormeggiare presso le banchine Levante e Testata del porto di Sant'Antioco devono ottenere la preventiva autorizzazione da parte di questa Autorità Marittima tenuto che l'ormeggio nelle suddette banchine è destinato prioritariamente al traffico mercantile.

Per le unità mercantili destinati al trasporto di carichi alla rinfusa, oltre alla domanda di accosto, deve essere presentata comunicazione da cui si evinca:

- tipologia del carico da imbarcare o sbarcare;
- tipologia di carico precedentemente trasportata (in caso di caricazione).

Tale comunicazione deve essere corredata di certificazione, rilasciata dal competente Consulente Chimico di porto, da produrre PRIMA dell'inizio delle operazioni commerciali, da cui si evinca:

- ◇ grado di umidità;
- ◇ indice di scorrevolezza;
- ◇ eventuali pericoli chimici del materiale (sviluppo di gas, sensibilità alla pioggia, produzione di arsine, incompatibilità con altri tipi di merce, ecc..ecc..)

N.B.: La puntuale individuazione della documentazione e della certificazione necessaria per le navi che trasportino merci alla rinfusa, è riportata nel successivo CAPO X.

Articolo 20 – Permanenza negli accosti e movimenti

La nave che ha ultimato le operazioni commerciali ovvero la nave ritenuta inoperosa per motivi ingiustificati deve lasciare nel più breve tempo possibile l'accosto operativo occupato.

L'Autorità Marittima potrà autorizzare la permanenza della nave oltre il termine delle operazioni portuali in caso di particolari situazioni di ordine pubblico, emergenze, divieti di partenza determinati da deficienze tecniche o amministrative, esigenze di traffico,

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

condizioni meteorologiche avverse o qualsiasi altro eccezionale motivo tale da giustificare la sosta inoperosa in banchina.

Articolo 21– Cessazione delle operazioni

Qualora si verifichino o siano prevedibili particolari condizioni o esigenze di sicurezza della navigazione, di salvaguardia della vita umana in mare, di tutela dell'ambiente marino, di ordine pubblico ovvero altre motivate circostanze che ne giustificano l'esigenza, l'Autorità Marittima può disporre l'immediata cessazione delle operazioni portuali e, se del caso, il disormeggio della nave.

Articolo 22 – Unità in disarmo

Nel porto di Sant'Antioco, il disarmo delle unità stanziali da pesca e di quelle adibite al traffico locale può essere autorizzato a seguito di presentazione di apposita istanza in duplice copia, in bollo, presentata dall'armatore all'Autorità Marittima nella quale dovrà essere indicata:

- a). nome e numero di matricola dell'unità;
- b). posto di ormeggio;
- c). motivo e periodo previsto di disarmo;
- d). recapito e numero telefonico dell'armatore ovvero del personale che dovrà obbligatoriamente essere nominato responsabile qualora l'armatore non risulti residente nel Comune di Sant'Antioco o comuni con questi ultimi confinanti.

Durante il periodo di disarmo, è fatto obbligo all'armatore di controllare periodicamente e adottare ogni opportuno accorgimento per garantire la sicurezza dell'unità e del suo ormeggio.

In particolare, i comandanti delle unità autorizzate al disarmo dovranno comunicare all'Autorità Marittima, con cadenza settimanale, lo stato di efficienza dei servizi di bordo dell'unità e dovranno attestare la variazione dei pescaggi.

L'armatore o il proprietario della nave che sia stata autorizzata al disarmo o che rimanga, per qualunque motivo, priva di comando o dell'equipaggio ovvero di un equipaggio sufficiente ad assolvere qualunque necessità è obbligato a provvedere alla sua custodia, tramite personale marittimo o personale dipendente da ditte di sorveglianza ad operare in ambito portuale.

Il trasporto via mare di persone e merci diverse dal carico, fra la terra e le navi alla fonda nel Golfo di Palmas, è riservato alle imbarcazioni munite di apposita abilitazione tecnica, condotta da barcaioli iscritti all'apposito albo o da personale marittimo dipendente da ditte espressamente autorizzate dalla Capitaneria di Porto di Cagliari mediante il rilascio di licenza di concessione.

CAPO IV – NORME DI SICUREZZA PER LE NAVI ALL'ORMEGGIO O ALLA FONDA

Articolo 23 – Obblighi per le navi durante la permanenza in porto

1. E' fatto obbligo alle navi all'ormeggio di:

- a). ormeggiarsi in modo da non intralciare il transito o la manovra di altre navi;
- b). effettuare l'ormeggio a regola d'arte con cavi idonei, efficienti, adeguatamente elastici ed in numero sufficiente secondo la regola della buona arte marinaresca;
- c). mantenere sempre correttamente in forza i cavi di ormeggio regolandoli a seconda dell'avanzamento delle operazioni di caricazione o discarica e del variare della marea;
- d). prestare attenzione affinché gli ormeggi siano sempre ben tesi per evitare movimenti dannosi e pericolosi a causa del normale transito di altre navi nella zona prospiciente l'accosto stesso;
- e). verificare che le operazioni commerciali in corso non creino pericoli per gli equipaggi, i passeggeri e gli operatori portuali richiamando immediatamente il personale addetto a tali operazioni qualora queste non vengano svolte in modo corretto;
- f). tenere le ancore in cubia in posizione corretta tale da non creare pericoli;
- g). dare volta ai cavi soltanto alle apposite bitte di ormeggio;
- h). ormeggiarsi di fianco, secondo le indicazioni fornite dal pilota e, comunque, nella posizione più idonea a garantire l'immediatezza di un eventuale disormeggio in emergenza;
- i). ormeggiarsi o sostare solo nei posti di ormeggio assegnati;
- l). monitorare costantemente l'assetto in funzione del piano di carico;
- m). mantenere in perfetta efficienza i servizi di bordo per la segnalazione ed estinzione degli incendi tenendo sempre pronti per l'immediata consultazione il piano generale della nave, il piano antincendio ed il piano di carico della nave riportante la posizione e la tipologia delle merci pericolose presenti a bordo;
- n). tenere imbarcazioni, scale, pennoni, picchi di carico, gru o altra attrezzatura in modo da non sporgere da bordo nave sul lato a mare;
- o). attivare punti luce addizionali lato banchina e soprattutto nella zona dello scalandrone, qualora la nave si trovi ormeggiata a banchine prive di illuminazione o la cui intensità sia insufficiente;

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

p). disporre un servizio di guardia allo scalandrone al fine di impedire l'accesso a bordo di persone estranee all'esecuzione delle operazioni commerciali o non espressamente autorizzate dall'Autorità Marittima;

q). evitare di effettuare lavori di riparazione o manutenzione che comportino l'inoperatività dei propulsori e degli organi di governo della nave in modo da essere pronta a muovere in qualsiasi momento;

r). i Comandanti delle navi all'ormeggio sono tenuti ad ottemperare agli ordini di rinforzare gli ormeggi emanati dal Comandante del porto in base all'articolo 69 del Regolamento di Esecuzione al Codice della Navigazione.

Articolo 24 - Divieti per le navi durante la permanenza in porto

E' fatto divieto alle navi di ormeggio di:

a). effettuare operazioni di pulizia o soffiatura dei fumaioli e delle condutture di scarico che possano causare l'emissione eccessiva di fumi o gas di scarico nocivi;

b). sbracciare imbarcazioni, lance o zattere, fatto salvo il caso di esercitazioni, riparazioni o manutenzioni delle stesse e limitatamente al lato mare, previa espressa autorizzazione via VHF dell'Autorità Marittima;

c). effettuare operazioni in carena ed allo scafo esterno senza preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima.

d). è vietato rampinare nel porto. Qualora ci fosse la necessità di recuperare oggetti caduti in mare, occorrerà la preventiva autorizzazione del Comandante del Porto che detterà di volta in volta le prescrizioni e le disposizioni per la relativa sorveglianza.

e). il Comandante della nave che, in base all'articolo 75 del Regolamento di Esecuzione al Codice della Navigazione, abbia ottenuto l'autorizzazione dal Comandante del Porto ad eseguire prove di macchina sugli ormeggi dovrà applicare le prescrizioni impartite dall'Autorità Marittima e dovrà accertarsi che tutti i galleggianti siano lontani dalle eliche. Egli dovrà, altresì, disporre di un idoneo servizio di sorveglianza, rimanendo in ogni caso responsabile di qualunque danno che abbia a verificarsi in conseguenza del movimento delle eliche. Appositi segnali diurni e notturni devono essere sistemati a poppa per tutto il periodo di tempo in cui le eliche rimangono in azione.

Articolo 25 – Altri divieti durante la permanenza in porto

Durante le manovre di ormeggio e disormeggio delle navi, è vietato il transito e la permanenza di persone e mezzi entro la fascia di 20 (venti) metri dal ciglio della banchina interessata alle manovre ovvero dalle bitte utilizzate per le predette operazioni, fatta eccezione per gli ormeggiatori di turno.

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

Le imbarcazioni, compresi i rimorchiatori, le pilotine e gli altri natanti addetti ai servizi portuali debbono avere i fumaioi ed i tubi di scarico dei motori muniti di reti parascintille.

Le unità che si avvicinano alle navi che trasportano combustibili e merci pericolose devono avere il motore esclusivamente a combustione interna e lo scafo munito di bottazzo di gomma o di materiale plastico o di fibra vegetale.

Articolo 26 – L'uso dei segnali acustici

L'uso dei segnali acustici (fischio sirena e gong) è consentito nei casi previsti dal Regolamento per evitare gli abbordi in mare, ratificato e reso esecutivo con legge 27/12/1977 n. 1085 e, comunque, in tutti i casi di imminente pericolo.

Al di fuori dei predetti casi, le segnalazioni dovranno essere eseguite con gli ordinari mezzi di comunicazione.

E' consentito alle navi in manovra ed agli eventuali rimorchiatori in assistenza, lo scambio di segnali acustici di intelligenza.

Articolo 27 – Norme per le emissioni elettromagnetiche

Al fine di ridurre al minimo l'esposizione alle onde elettromagnetiche delle persone che operano all'interno delle aree portuali di Sant'Antioco, è fatto divieto a tutte le navi all'ormeggio di tenere in funzione gli apparati radar o, comunque, di emettere onde elettromagnetiche dagli impianti di bordo, con esclusione di quelle derivanti dall'uso di apparati radio e dell'apparato AIS, come meglio specificato ai successivi articoli 28 e 29.

Gli impianti in questione, salvo quelli di cui si è fatta eccezione, devono essere spenti al termine delle operazioni di ormeggio e possono essere accesi pochi minuti prima dell'inizio delle operazioni di disormeggio.

L'Autorità Marittima potrà concedere deroghe, anche verbali, al divieto di cui al presente articolo per comprovati motivi di necessità come nel caso di urgenti riparazioni o manutenzioni a detti apparati. In tal caso, il Comando di bordo dovrà dare avvertimento di ciò a tutti i soggetti presenti a bordo o nelle immediate vicinanze.

Articolo 28 – Ascolto radio – Sistema AIS

Durante la navigazione e la permanenza in rada o in porto, le navi devono osservare ascolto radio continuo sul canale VHF16.

I comandanti delle navi mercantili nazionali e straniere in arrivo nelle *Port facilities* ricadenti nella giurisdizione del Circondario Marittimo di Sant'Antioco, che in forza della Convenzione SOLAS 74 come emendata e del decreto legislativo 196/2005 devono essere dotate di un sistema di identificazione automatica (AIS – *Automatic Identification System*), dovranno disattivare tale sistema al termine delle operazioni di ormeggio in arrivo, nel momento in cui il Pilota di servizio lascia la nave.

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

Articolo 29 – Obblighi Comandi di bordo

I comandanti delle navi mercantili nazionali e straniere in partenza dalle *Port facilities* ricadenti nella giurisdizione del Circondario Marittimo di Sant'Antioco, dovranno riattivare il sistema automatico di identificazione di cui all'articolo precedente del presente Regolamento, nel momento in cui il Pilota di servizio imbarca sulla nave per compiere le operazioni di disormeggio e partenza.

I comandanti delle navi per le quali l'uso del Pilota in partenza non è obbligatorio, provvederanno a riattivare il sistema suddetto nel momento in cui la nave si trova nella condizione di "pronto in macchina".

Articolo 30 - Obblighi Pilota

Il Pilota di servizio, in occasione delle manovre di ormeggio e disormeggio, dovrà verificare l'ottemperanza alle disposizioni di cui sopra, segnalando prontamente all'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco qualsiasi irregolarità riscontrata.

Articolo 31 – Presenza minima dei componenti di equipaggio

A bordo delle navi in sosta nel porto devono essere sempre presenti almeno le seguenti quote di equipaggio:

- a) due ufficiali di coperta, dei quali uno idoneo a dirigere una manovra (per movimento o per eventuale uscita in mare) e le operazioni commerciali in corso;
- b) un ufficiale di macchina;
- c) la metà del personale di coperta, di macchina e delle altre categorie costituenti l'equipaggio ed aventi attinenza con i servizi tecnici di bordo.

In presenza di particolari circostanze, l'Autorità Marittima potrà autorizzare, caso per caso, eventuali deroghe a quanto disposto nel presente articolo.

CAPO V – DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER UNITA' MINORI

Articolo 32 – Obblighi in navigazione

Durante la navigazione all'interno del porto, è fatto obbligo alle unità minori di:

a). tenere la dritta procedendo a velocità di sicurezza in modo da poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare collisioni e fermare l'abbrivio entro una distanza adatta alle circostanze ed alle condizioni del momento;

b). ridurre la velocità in conformità con quanto stabilito dall'articolo 13;

c). tenere sempre pronti all'uso idonei parabordi durante il transito in prossimità di altre unità e per la manovra di ormeggio.

Articolo 33 – Obblighi e divieti agli ormeggi

E' fatto obbligo alle unità minori che sostano agli ormeggi di:

a). effettuare l'ormeggio rispettando le buone regole marinaresche con cavi in numero e dimensioni adeguate e non usurati nonché con idonei parabordi mobili o fissi rammentando di adeguare l'ormeggio alle sollecitazioni del moto ondoso e della marea;

b). non lasciare in abbandono la propria unità verificandone con la dovuta frequenza le condizioni di galleggiabilità e di sicurezza agli ormeggi.

E' fatto divieto alle imbarcazioni che sostano agli ormeggi di:

a). ormeggiarsi in modo da intralciare, anche solo con i propri cavi o catene, la manovra, il transito o l'ormeggio di altre unità;

b). dare fondo all'ancora.

Articolo 34 – Navigazione a vela

Fatte salve eventuali, specifiche discipline emanate in occasione di particolari, eccezionali eventi quali manifestazioni, regate, raduni ecc, nelle acque portuali, come definite al precedente articolo 4, è fatto divieto di navigare a vela con le eccezioni di cui ai seguenti commi:

- le unità a vela dotate di motore ausiliario possono navigare con le vele issate, nelle sole ore diurne, limitatamente alle acque del bacino commerciale ed esclusivamente per dirigere dal posto di ormeggio all'imboccatura o viceversa, a condizione che il motore sia in moto e pronto ad essere utilizzato in caso di necessità di manovra tenendo issato il prescritto segnale di cui alla Regola 25 della COLREG, osservando le norme prese viste per la navigazione a motore e mantenendo rotte quanto più possibile dirette.

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

In caso di avaria al motore ausiliario, la manovra di ingresso o uscita a vela dovrà essere preventivamente autorizzata dall'Autorità Marittima tramite comunicazione telefonica o via VHF.

- L'ingresso o l'uscita del bacino commerciale di piccole unità a vela e priva di motore ausiliario, impiegate a fini didattici da circoli o scuole di vela, dovranno essere assistite da almeno un natante a motore ogni quattro a vela, fermo restando l'obbligo di seguire rotte il più possibile dirette, limitando il bordeggiamento solo in momenti di minor traffico ed ai soli casi di effettiva necessità.

Ulteriori casi di navigazione a vela nelle acque portuali non espressamente previsti dal presente articolo dovranno essere preventivamente autorizzati dall'Autorità Marittima.

CAPO VI - SECURITY -

Il presente capo ha la finalità di assicurare il regolare svolgimento delle attività portuali all'interno delle *Port-Facilities* all'interno del porto commerciale di Sant'Antioco.

Il presente Capo regola l'implementazione del Cap. XI - 2° della Convenzione SOLAS - *Security* -, nel porto di Sant'Antioco.

Articolo 35 Port – Facilities

L'accesso agli impianti portuali (*Port Facilities*) presenti nel porto di Sant'Antioco, da parte di veicoli, persone e imbarcazioni, è regolato dai relativi Piani di Sicurezza (*Port Facilities Security Plans*), approvati dalla Capitaneria di Porto di Cagliari, quale Autorità designata.

Eventuali violazioni delle disposizioni stabilite dai suddetti Piani di Sicurezza in materia di accesso agli impianti portuali, qualora non costituiscano reato o diverso illecito amministrativo, saranno sanzionate a norma del presente Regolamento.

Articolo 36 - Obblighi del PFSO

Dal momento della segnalazione d'arrivo, ormeggio e disormeggio della nave nelle *Port Facilities* presenti all'interno del porto commerciale di Sant'Antioco, il PFSO ed in caso di sua mancanza il DPFSO, dovranno rispettare e far rispettare tutte le prescrizioni/accorgimenti previsti dai rispettivi *Security PLAN* e da ordini impartiti dall'Autorità Marittima.

Articolo 37 - Comunicazioni del PFSO

L'Agente Raccomandatario Marittimo con un anticipo di 72 ore dovrà produrre al P.F.S.O. competente tutta la documentazione prevista dalla normativa vigente inerente la disciplina di *Port Security*.

Articolo 38 - Obblighi

Tutte le navi soggette al Capitolo XI – 2 della Convenzione Internazionale SOLAS come emendata che intendano entrare nel porto di Sant'Antioco dovranno far pervenire all'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco, eventualmente tramite l'Agenzia Marittima Raccomandataria e dandone conoscenza alla *Port facility* di ormeggio, le informazioni di cui alla "scheda informativa" conforme al modello vigente secondo la normativa applicabile (**allegato M**).

Tale comunicazione dovrà pervenire almeno 24 ore prima dell'arrivo in porto/rada o prima della partenza dal precedente porto di scalo se il viaggio ha una durata inferiore alle 24 ore; se il porto di scalo non è noto al momento della partenza o se viene modificato durante il viaggio, la comunicazione dovrà avvenire non appena tale porto sia conosciuto fornendo altresì comprovata motivazione della variazione e del momento della decisione.

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

Alla nave che rifiuti di fornire tali informazioni potrà essere negato l'ingresso in porto o l'autorizzazione alla sosta in rada; inoltre qualora la stessa, a seguito di appositi accertamenti, non venga riconosciuta conforme ai requisiti richiesti dalle normative internazionali in premessa citate, nei suoi confronti potranno essere adottati i sotto elencati provvedimenti:

1. l'obbligo di rettifica di eventuali non-conformità;
2. l'obbligo di procedere verso un luogo specifico nel mare territoriale per eventuali ispezioni;
3. l'ispezione della nave, qualora essa si trovi nel mare territoriale;
4. il divieto di ingresso nel porto.

Prima di porre in essere tali provvedimenti, l'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco informerà la nave delle suddette intenzioni, avvisando contemporaneamente il Comandante della nave della possibilità di recedere dall'intenzione di entrare in porto o sostare nelle acque di giurisdizione del Circondario Marittimo di Sant'Antioco, evitando così l'applicazione delle misure di tutela sopra descritte.

Tutte le navi soggette alle disposizioni del Capitolo XI° – 2° della Convenzione Internazionale SOLAS 74 come emendata, che chiedano di entrare nel porto di Sant'Antioco o sostare nelle acque di giurisdizione del Circondario Marittimo di Sant'Antioco, dovranno necessariamente sottoscrivere una Dichiarazione di Sicurezza (*Declaration of Security – DoS*), conforme al modello previsto dal codice ISPS (allegato N) quando ricorra uno dei seguenti casi:

1. la nave opera a un livello di sicurezza più elevato rispetto all'impianto portuale o ad un'altra nave con cui è interfacciata;
2. esiste un accordo sulla dichiarazione di sicurezza tra il Governo italiano e lo Stato di bandiera della nave riguardo a determinati viaggi internazionali o a navi specifiche che effettuano tali viaggi;
3. si è verificata una minaccia o un problema di sicurezza riguardante la nave o gli impianti portuali, ove applicabile;
4. la nave si interfaccia con una nave alla quale non si applica l'I.S.P.S. Code;
5. la nave si interfaccia con un porto o un impianto portuale sprovvisto di un Piano di Sicurezza approvato.

L'impianto portuale o la nave interessata dovranno rendere noto, per iscritto, all'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco l'avvenuta istanza/ricezione della richiesta di dichiarazione di sicurezza fatta ai sensi del presente articolo.

La Dichiarazione di Sicurezza dovrà essere redatta ed obbligatoriamente sottoscritta:

1. dal Comandante della nave o dall'Ufficiale alla Sicurezza della nave, se diverso dal Comandante, (S.S.O. – *Ship Security Officer*) per conto della nave;
2. dall'Agente di Sicurezza dell'impianto portuale (P.F.S.O. – *Port Facility Security Officer*) per conto dell'impianto portuale con cui la nave dovrà interfacciarsi, anche nel caso in cui la stessa sostì in rada.

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

La Dichiarazione di Sicurezza dovrà contenere i requisiti di sicurezza che possono essere ripartiti tra gli impianti portuali e la nave (o tra le navi), con espressa dichiarazione della responsabilità di ciascuno.

Articolo 39- Controlli dell'Autorità Marittima

Tutte le navi soggette alle disposizioni del Capitolo XI° – 2° della Convenzione Internazionale SOLAS 74 come emendata, qualora si trovino all'ormeggio nel porto di Sant'Antioco, potranno essere soggette a controlli da parte di funzionari debitamente autorizzati (D.A.O. – *Duly Authorised Officer*) al fine di verificare che a bordo sia presente un Certificato Internazionale di Sicurezza della Nave (I.S.S.C. – *International Ship Security Certificate*) ovvero un Certificato Provvisorio Internazionale di Sicurezza (I.I.S.S.C. – *Interim International Ship Security Certificate*) in corso di validità, rilasciato a norma delle disposizioni della parte A del Codice I.S.P.S.; tale certificato, se in corso di validità, verrà ritenuto sufficiente a garantire un adeguato livello di security a bordo salvo che si palesino fondati motivi per ritenere che la nave non soddisfi i requisiti prescritti dal Capitolo XI° – 2° SOLAS 1974 o dalla parte A del Codice I.S.P.S.

Nel caso in cui tali fondati motivi vengano accertati, oppure qualora non venga presentato un certificato in corso di validità, i funzionari debitamente autorizzati (D.A.O.) imporranno una o più delle seguenti misure di controllo:

1. ispezione della nave;
2. detenzione della nave;
3. restrizione delle operazioni, ivi compreso il movimento della nave nel porto;
4. espulsione della nave dal porto.

Tali misure di controllo potranno includere, in aggiunta o in alternativa, altre misure amministrative o correttive di minore impatto.

CAPO VII – ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' NELLE AREE PORTUALI

Articolo 40 – Norme di comportamento

Nel porto di Sant'Antioco è vietato:

- a). l'affondamento di corpi morti;
- b). la posa di gavitelli o boe è subordinato al rilascio di concessione demaniale marittima da parte dell'autorità competente;
- c). il lavaggio di reti o altri attrezzi da pesca;
- d). la balneazione;
- e). ogni attività che non sia direttamente connessa con il traffico marittimo (gare veliche, immersioni ecc);
- f). il getto di qualsiasi materiale o sostanza che possa comportare inquinamento alle acque marine.

Articolo 41 – Pesca sportiva nelle aree portuali

La pesca sportiva nelle aree portuali è disciplinata dall'ordinanza n.09/2011 del 23/02/2011 (allegato O).-

Articolo 42– Deposito attrezzi da pesca nelle aree portuali

Il deposito degli attrezzi da pesca nelle aree portuali è disciplinato dall'ordinanza n.27/2012 del 09/05/2012 (allegato P).

Articolo 43 – Disciplina dell'accesso e circolazione in ambito portuale

L'accesso e la circolazione in ambito portuale è disciplinata dall'ordinanza n. 03/2006 del 01/02/2006 (allegato Q).

Articolo 44 – Bunkeraggio

Il servizio di bunkeraggio è disciplinato dall'ordinanza n.24/2003 del 18/04/2003 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco (allegato R).

Articolo 45 – Deposito merci nelle aree portuali

Le imprese portuali autorizzate che intendano depositare per qualsiasi motivo merci o materiali nelle aree portuali di Sant'Antioco, devono presentare apposita istanza in duplice copia in bollo, all'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco, almeno 24 ore prima della prevista occupazione, con l'indicazione obbligatoria dei seguenti dati:

1. Tipo di merce o materiale da depositare;

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

2. Quantità in tonnellate o in unità in colli;
3. Nave alla la merce è destinata o dalla quale detta merce dovrà essere sbarcata;
4. Superficie che si intende occupare;
5. Periodo per il quale si richiede l'occupazione;
6. Posizione dell'area richiesta indicata in apposita planimetria.

L'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco, esaminata la situazione delle merci e compatibilmente con la disponibilità di aree portuali, autorizzerà il deposito richiesto nelle zone all'uso destinate.

Articolo 46 – Divieti

Nessuna modifica potrà essere apportata alle aree portuali occupate che, cessato l'uso dovranno essere ripulite e rimesse in pristino stato. Inoltre, l'impresa autorizzata nel depositare le merci nelle aree indicate, dovrà comunque evitare nella maniera più assoluta di creare cumuli tali da produrre polverosità che possa ingenerare nocumento alla salute umana ed all'ambiente.

Articolo 47 – Periodo di franchigia e canoni

Il periodo di franchigia per le merci depositate nelle aree portuali, determinate dal Capo del Compartimento Marittimo di Cagliari con l'ordinanza n. 139/2000 del 28/12/2000, come meglio citata in premessa, è stabilito nei primi cinque giorni solari a decorrere dalle ore 00.01 del giorno successivo a quello dell'inizio dell'occupazione.

Per la sosta di durata superiore al periodo di franchigia dovranno essere corrisposti i canoni determinati dal Capo del Compartimento Marittimo di Cagliari con l'ordinanza di cui sopra quantificati come in appresso:

- a). dal sesto al ventesimo giorno: 0,05 euro per metro quadrato per numero di giorni di sosta;
- b). dal ventunesimo al sessantesimo giorno: 0,10 euro per metro quadrato per numero di giorni di sosta;
- c). oltre il sessantesimo giorno: 0,15 euro per metro quadrato per numero di giorni di sosta.

Per le merci depositate nelle aree sopraindicate, il personale della Sezione Tecnica dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco, previa verifica sul posto, annoterà sull'autorizzazione l'area effettivamente occupata e la data di rimozione della merce al fine della determinazione dei canoni da applicare.

Al termine dell'occupazione, qualora la stessa ecceda il periodo di franchigia, l'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco emetterà apposito ordine di introito per la corresponsione dei canoni dovuti. Detto ordine di introito potrà essere pagato presso qualsiasi Banca, Ufficio postale o esattoria (Equitalia S.p.A.) abilitata a ricevere detto

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

versamento, previa compilazione del modello F 23. La ricevuta originale, comprovante l'avvenuto pagamento dei canoni dovuti, dovrà essere presentata all'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco entro venti giorni dalla ricezione del relativo ordine di introito.

Articolo 48 – Deposito abusivo e rimozione di ufficio

E' facoltà dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco richiedere, in qualsiasi momento, l'immediata rimozione o spostamento delle merci o materiali depositati in porto per motivi di polizia e di sicurezza portuale.

Nel caso di mancata osservanza del suddetto ordine l'Autorità Marittima in parola disporrà la rimozione di ufficio a spese e rischi del depositante.

E' altresì facoltà dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco di procedere alla rimozione di ufficio delle merci o materiali depositati abusivamente o la cui sosta sia terminata fermo restando l'applicazione dell'articolo 1165 del Codice della Navigazione.

Articolo 49 – Merci pericolose

L'eventuale deposito temporaneo nelle aree portuali di merci pericolose, come definite dall'IMDG Code, potrà avvenire solo dopo l'acquisizione del parere dell'Azienda sanitaria locale competente, al fine di stabilire i tempi, i limiti e le modalità relativi al loro deposito temporaneo nelle aree portuali in attesa di imbarco o di deflusso.

CAPO VIII – DISCIPLINA DELLE OPERAZIONI SUBACQUEE PROFESSIONALI

Articolo 50 – Disciplina delle operazioni subacquee in ambito portuale

Tutti coloro che intendono effettuare lavori marittimi che comportino l'impiego di operatori tecnici subacquei OTS (sommizzatori o palombari) nelle acque portuali marittime del porto di Sant'Antioco e nelle relative adiacenze dovranno rispettare, oltre le norme vigenti in materia di sicurezza del lavoro, le seguenti condizioni:

1. iscrizione nel Registro ex articolo 68 del Codice della Navigazione;
2. utilizzare esclusivamente operatori subacquei in servizio locale regolarmente iscritti nei registri tenuti dall'Autorità Marittima;
3. mantenere sul luogo di svolgimento delle immersioni un'unità appoggio abilitata a questo scopo. La predetta unità potrà essere sostituita, nel caso di "lavori sotto banchina", da un autoveicolo idoneo al trasporto del personale e delle attrezzature. L'unità e/o il mezzo terrestre d'appoggio dovranno essere dotati, oltre del quantitativo di miscela respiratoria necessaria per l'operazione subacquea, anche di un quantitativo minimo di miscela di riserva che assicuri un intervento concomitante e collaterale di emergenza;
4. utilizzare un equipaggiamento individuale dell'operatore subacqueo conforme alla vigente normativa in materia e provvisto della relativa certificazione di collaudo;
5. verificare che le unità appoggio mostrino il prescritto segnale lettera "A" del Codice Internazionale dei Segnali ovvero i segnali prescritti dal "Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare" (COLREG '72/95), reso esecutivo con Legge n° 1085 del 27 Dicembre 1977 e siano munite di un apparato radio V.H.F., anche del tipo portatile, che consenta l'ascolto continuo sul canale 16;
6. coprire il personale subacqueo con idonea polizza assicurativa per gli infortuni e per i danni a terzi che possano derivare dall'esecuzione delle operazioni;
7. il personale subacqueo dovrà operare sempre sotto la direzione di un responsabile di comprovata capacità (DIVING SUPERVISOR/PREPOSTO ALLA SICUREZZA), che autorizzerà e sorveglierà tutte le immersioni, non solo ai fini della sicurezza sul lavoro ma anche ai fini della sicurezza della navigazione. Qualora operi un solo subacqueo, dovrà essere presente un secondo operatore subacqueo (SOMMOZZATORE IN STAND BY) equipaggiato in modo tale da essere pronto ad intervenire in caso d'emergenza;
8. assicurare che gli operatori subacquei siano sempre collegati con gli operatori in superficie a mezzo di efficaci e collaudati sistemi di comunicazione, per comunicare prontamente qualsiasi necessità, utilizzando caschi idonei a consentire contemporaneamente la respirazione e le comunicazioni.
9. Per eseguire lavori ed operazioni subacquee professionali, gli interessati dovranno chiedere ed ottenere l'autorizzazione dell'Autorità Marittima di Sant'Antioco, presentando istanza in bollo ed utilizzando il modello allegato al presente Regolamento (**allegato S**).

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

Tale comunicazione formale dovrà essere presentata 48 ore prima a questa Autorità Marittima salvo comprovati casi di urgenza e/o necessità per ogni lavoro subacqueo da intraprendere, al fine di verificare l'inesistenza di vincoli ostativi e di consentire la pianificazione di eventuali ulteriori adempimenti, chiedendo, se ritenuto necessario, l'emanazione di apposite ordinanze per la costituzione di un'area di rispetto attorno al luogo dei lavori.

A tale comunicazione, dovrà seguire una comunicazione via radio (V.H.F. CH 16) o via telefono alla Sala Operativa della Guardia Costiera di Sant'Antioco, alcuni minuti prima dell'inizio effettivo delle operazioni, per comunicare l'inizio delle stesse. Il medesimo obbligo di comunicazione permane anche per la fine delle operazioni subacquee giornaliere.

Le operazioni subacquee non devono essere effettuate con l'unità appoggio in movimento, ovvero con propulsore in movimento.

Le operazioni subacquee sono vietate in ore notturne, salvo casi di necessità ed urgenza che saranno valutati singolarmente dalla Guardia Costiera di Sant'Antioco.

Durante le operazioni subacquee dovranno essere rispettate tutte le norme vigenti in materia, nonché quelle concernenti la sicurezza del lavoro.

Tutte le unità in transito nei pressi dei segnalamenti di cui al punto 5 del presente articolo devono mantenere la distanza minima di sicurezza di 200 metri dalle unità che mostrano i medesimi segnalamenti.

10. L'impresa operante dovrà compilare quotidianamente e consegnare alla Sezione Tecnica dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco (anche via fax/e-mail) un rapporto giornaliero di intervento (**allegato T**).

11. Fatto salvo l'obbligo di una comunicazione, sono escluse dall'applicazione della presente Ordinanza le operazioni subacquee eseguite da Enti e Comandi Militari, Forze di Polizia, Corpi Armati dello Stato e Vigili del Fuoco.

Eventuali deroghe potranno essere altresì disposte esclusivamente dall'Autorità Marittima, valutate le circostanze del caso, con riguardo alle operazioni subacquee eseguite per finalità connesse alla ricerca e salvataggio della vita umana in mare sotto il proprio diretto coordinamento.

CAPO IX – SERVIZI PORTUALI

Articolo 51 – Servizio di pilotaggio

Il servizio di pilotaggio nel porto di Sant'Antioco è obbligatorio a partire da 0,5 miglia al di fuori delle due boe foranee delimitante il canale di accesso al porto per le navi in entrata e fino tale limite per le navi in uscita ed è disciplinato dal Decreto del 21.12.2005 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale delle Infrastrutture per la navigazione marittima ed interna e successive modifiche.

Articolo 52 – Servizio di rimorchio

Il servizio di rimorchio è facoltativo nel porto di Sant'Antioco ed è disciplinato dall'ordinanza n. 131/2011 in data 30/06/2011 della Capitaneria di Porto di Cagliari che regola il servizio di rimorchio delle navi nei approdi di Portovesme, Portoscuso Sant'Antioco e rada di Palmas.

Il Comandante del Porto può ordinare la temporanea obbligatorietà del servizio al fine di garantire la sicurezza delle strutture del porto e tutelare l'ambiente marino da possibili inquinamenti derivanti dai danni in parola

Articolo 53 – Servizio di ormeggio

Il servizio di ormeggio è obbligatorio per tutte le navi di stazza lorda uguale superiore a 400 (quattrocento) GT come disciplinato con ordinanza n. 04/2008 del 02/04/2008 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Portoscuso che regola il servizio di ormeggio nei porti di Portovesme, Sant'Antioco, Calasetta e nella rada del Golfo di Palmas.

Le operazioni di ormeggio e disormeggio delle navi devono essere effettuate con modalità coerenti con l'esigenza di garantire la sicurezza della nave e del servizio stesso.

Nel porto di Sant'Antioco, le suddette operazioni sono svolte dal Gruppo Ormeggiatori.

Articolo 54 – Servizio Antinquinamento

Il servizio di antinquinamento rientra nel Piano Operativo di Pronto Intervento Locale approvato con Decreto n. 6587/2012 del 16/08/2012 della Capitaneria di Porto di Cagliari.

Articolo 55 – Servizio Ritiro Rifiuti

Il servizio di ritiro rifiuti è disciplinato dalle ordinanze n. 05/2009 del 05/02/2009 e n. 35/2012 del 11/06/2012 entrambe emanate dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco e successive modifiche ed integrazioni.

CAPO X – MOVIMENTAZIONE MERCI PERICOLOSE E MERCI ALLA RINFUSA

Articolo 56 – Campo di applicazione

Il presente capo stabilisce i requisiti/prescrizioni cui debbono rispondere le navi mercantili che intendono imbarcare/sbarcare merci pericolose o che siano in transito nei porti di giurisdizione.

La disciplina dell'imbarco e sbarco di merci alla rinfusa a bordo di navi portarinfuse è regolamentata nel porto di Sant'Antioco con l'ordinanza n. 24/2011 in data 22.04.2011 (allegato U).

Articolo 57 – Merci pericolose

Il trasporto di merci pericolose deve essere effettuato in conformità alle prescrizioni del codice IMDG.

Articolo 58 – Dispositivi di sicurezza – Individuali e collettivi

Tutte le operazioni portuali ed i servizi portuali in essere devono essere svolti secondo le procedure previste dal Piano di Sicurezza elaborato da ogni singolo operatore.

Tutti gli operatori devono essere dotati dei DPI previsti e devono essere assicurati i livelli di illuminazione, pulizia, facilità di accesso e fuga previsti, e che ogni caricatore/scaricatore interessato a qualsiasi titolo nelle operazioni di caricazione/scaricazione di merci deve rispettare il contenuto scaturente dai Dlgs n. 271 e 272 del 1999, dal Dlgs 626/94, incluse modifiche ed integrazioni.

Inoltre devono essere rispettate il contenuto delle norme internazionali in materia (BLUE CODE – SOLAS) e le specifiche norme sotto riportate:

- 1) DPR 27/04/1955, N. 547 – NORME GENERALI DI PREVENZIONI INFORTUNI;
- 2) DPR 19/03/1956, N. 302 – PREVENZIONE INFORTUNI;
- 3) DPR 19/03/1956, N. 303 - NORME DI IGIENE DEL LAVORO
- 4) DLGS 15/08/1991, N. 277 – PROTEZIONE DEI LAVORATORI CONTRO AGENTI CHIMICI, FISICI E BIOLOGICI;
- 5) DLGS 04/12/1992, N. 475 – DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE;
- 6) DLGS 17/03/1995, N. 230 – (MODIFICATO EX DDLGS 26/05/2000, N. 241 e 09/05/2001, N. 257) – PROTEZIONE DA RADIAZIONI IONIZZANTI;
- 7) DLGS 19/03/1996, N. 242 – MIGLIORAMENTI SULLA SICUREZZA DEL LAVORO;
- 8) DPR 24/07/1996, N. 459 – DIRETTIVA MACCHINE DA LAVORO;
- 9) DLGS 14/08/1996, N. 493 – SEGNALETICA DI SICUREZZA.
- 10) DLGS 04/08/1999, N. 359 – INTEGRAZIONE ALLA SICUREZZA DELLE ATTREZZATURE
- 11) DLGS 25/02/2000, N. 66 – PROTEZIONE CONTRO GLI AGENTI CANCEROGENI
- 12) DLGS 02/02/2002, N. 25 – PROTEZIONE CONTRO GLI AGENTI CHIMICI
- 13) DLGS 12/06/2003, N. 233 – SICUREZZA IN ATMOSFERE ESPLOSIVE
- 14) DPR 03/07/2003, N. 222 – CONTENUTI MINIMI DEI PIANI DI SICUREZZA

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

- 15) DLGS 08/07/2003, N. 235 – INTEGRAZIONE ALLA SICUREZZA DELLE ATTREZZATURE
- 16) DI 15/07/2003, N. 388 – PRONTO SOCCORSO AZIENDALE
- 17) DLGS 19/08/2005, N. 187 – ESPOSIZIONE A VIBRAZIONI MECCANICHE
- 18) DLGS 10/04/2006, N. 195 – ESPOSIZIONE AD AGENTI FISICI (RUMORE)
- 19) DLGS 25/07/2006, N. 257 – ESPOSIZIONE ALL'AMIANTO
- 20) L. 123/2007 – NORME DI PRINCIPIO E DELEGA AL TESTO UNICO SULLA SICUREZZA DEL LAVORO.
- 21) DLGS 09/04/2008, N. 81 – ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 1 DELLA LEGGE 3 AGOSTO 2007, N. 123, IN MATERIA DI TUTELA DELLA SALUTE E DELLA SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO.

Si fa obbligo di dotarsi delle seguenti dotazioni aggiuntive e di adottare le seguenti modalità operative:

- 1) **BARELLA A CANOA** – (COMPRENSIVA DI IMBRAGATURA): almeno 1 (una), disposta sul ponte nave.
 - 2) **CAVO DI SICUREZZA IGNIFUGO CON IMBRAGATURA**: in numero appropriato al numero degli operatori, da utilizzare in caso di discesa/risalita stive.
 - 3) **RESPIRATORE A CICLO CHIUSO**: almeno 1 (uno), disposto sul ponte nave.
 - 4) **E.B.D.D. (RESPIRATORE DI EMERGENZA)**: 1 (uno) per ogni operatore in stiva o locale ad essa contiguo, a tracolla.
 - 5) **RILEVATORE DI OSSIGENO**: almeno 1 (uno), da utilizzarsi all'apertura di ogni singola stiva e ad intervalli di massimo un'ora in caso di operatori in stiva. **Qualora il tenore di ossigeno risulti inferiore a 20,8 % è proibito scendere in stiva fino a nuova areazione e nuova misurazione positiva.**
 - 6) **RILEVATORE DI CO₂ – CO – ANIDRIDE SOLFOROSA**: almeno 1 (uno), a lettura continua, da utilizzarsi in caso di mezzo meccanico a combustione interna in stiva.
 - 7) **MASCHERE ANTIGAS**: in numero e tipo appropriato al numero degli operatori ed al tipo di carico, disposte sul ponte nave.
 - 8) **CASSETTA DEL PRONTO SOCCORSO**: almeno 1 (una), disposta sul ponte nave.
 - 9) **MASCHERINE, OCCHIALI e TUTE** Antipolvere: in numero appropriato al numero degli operatori, sempre indossati in caso di merce ad elevata polverosità.
 - 10) **MARMITTA AD ACQUA – RETE PARASCINTILLE**: ogni mezzo meccanico destinato a lavorare in stiva dovrà essere dotato di detti accorgimenti.
- N.B.:** I SINGOLI OPERATORI (IL "CARICATORE/SCARICATORE" DELLE DEFINIZIONI), DOVRÀ ELABORARE APPOSITE PROCEDURE PER L'UTILIZZO E LA MANUTENZIONE DEI MATERIALI SOPRA ELENCATI, ADDESTRARE ED INDIVIDUARE IL PERSONALE PREPOSTO, TENERE APPOSITO REGISTRO SU CUI SEGNARE LE RILEVAZIONI DI CUI AI PRECEDENTI PUNTI 5) E 6).

Articolo 59 - Omologazione-

Tutti i capi di abbigliamento, comprese le calzature ed i dispositivi di protezione individuale, dovranno essere di tipo antistatico, conformi alle norme di marcatura CE ed alla normativa antinfortunistica di sicurezza vigente. Anche le restanti attrezzature, individuali o di squadra, non direttamente riconducibili alla categoria "abbigliamento", dovranno essere di tipo antistatico, antideflagrante, ignifugo e conformi alle norme di marcatura CE ed alla normativa antinfortunistica di sicurezza vigente.

Articolo 60 – Obblighi del P.F.S.O.

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

Il P.F.S.O. prima dell'ormeggio della nave mercantile presso la banchina dovrà comunicare a questa Autorità Marittima l'effettiva possibilità di poter far imbarcare/sbarcare la merce pericolosa presso la *port facility* di propria competenza in piena sicurezza (*security*) garantendo un idoneo servizio di vigilanza.

Il servizio dovrà essere, comunque, garantito per tutto il tragitto tra il varco di ingresso e la banchina destinata all'imbarco.

Articolo 61 – Operazioni di imbarco, sbarco e trasbordo – Prescrizioni

1. Le operazioni di imbarco e sbarco potranno essere effettuate esclusivamente in ore diurne;
2. Prima di iniziare le operazioni di imbarco/sbarco il comandante dell'unità dovrà alzare a riva nelle ore diurne la bandiera B del Codice Internazionale dei Segnali e, comunque, dovrà essere alzata a riva qualora siano già presenti merci pericolose a bordo;
3. L'imbarco e lo sbarco di merci pericolose deve essere effettuato direttamente tra la banchina e la nave e viceversa;
4. E' vietato alle persone non addette alle operazioni avvicinarsi alla banchina di ormeggio o ai galleggianti contenenti merci pericolose;
5. Devono essere tenuti pronti all'uso ed efficienti i mezzi antincendio di cui dispone la nave;
6. Deve essere assicurata la presenza a bordo di un numero adeguato di membri dell'equipaggio atta a prevenire incidenti ed intervenire in caso di emergenza;
7. E' vietato fumare e usare fiamme libere comunque fonti termiche a bordo della nave e sulle banchine di ormeggio;
8. Durante tutto il tempo occorrente al compimento delle operazioni di imbarco, sbarco e trasbordo di merci che presentano pericolo di incendio o esplosione oppure che possono sviluppare comunque gas o vapori infiammabili o dar luogo a miscele esplosive, l'Autorità Marittima predispone, sentito il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, un servizio antincendio per l'immediato intervento in caso di incidente. Il servizio antincendio è svolto ai sensi della vigente legislazione in materia di prevenzione ed estinzione degli incendi nei porti;
9. E' vietato effettuare l'imbarco o lo sbarco di rotabili ferroviari o stradali mediante l'impiego di mezzi di sollevamento, gru e simili;
10. Prima e durante lo sbarco deve essere verificato, a cura del Comandante della Nave, mediante ispezione esterna, che non vi siano perdite degli imballaggi e dei serbatoi per il carburante delle unità di trasporto del carico;
11. Durante la movimentazione delle unità di trasporto del carico non è ammesso il transito, su navi ro/ro, di eventuali passeggeri e/o personale tecnico non addetto ai compiti della zona interessata dalla predetta operazione;
12. Deve essere assicurata la protezione delle merci con mezzi appropriati e tenendo conto delle loro caratteristiche;

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

- 13. Si devono osservare le disposizioni relative all'incompatibilità di stivaggio, indicate dal codice IMDG;
- 14. Si devono rizzare i colli in modo da evitare urti, cadute o sfregamenti;
- 15. Deve essere vietata la presenza di persone estranee all'equipaggio a meno che non ne abbiano facoltà in forza di leggi e dei relativi regolamenti.

Articolo 62 – Precauzioni da osservare al termine dello sbarco

I locali e gli spazi di carico che hanno contenuto le merci devono, dopo lo sbarco, essere attentamente ispezionate per accertare che non siano presenti in essi tracce di tali merci.

Nel caso in cui si siano verificate perdite di materiali pericolosi o si constati presenza di vapori occorre procedere alle necessarie operazioni di bonifica; le procedure per la bonifica e l'ingresso nei locali di cui sopra, devono essere eseguite in osservanza delle disposizioni emanate al riguardo dalla locale Autorità Marittima, sentito il Chimico del Porto e l'Azienda Sanitaria competente.

Articolo 63 – Ammissibilità all'imbarco e movimentazione di veicoli che trasportano esplosivi (classe 1)

Sono ammessi all'imbarco i veicolo chiusi rispondenti alle vigenti normative. I veicoli sopraccitati devono essere provvisti dei sottoelencati documenti di validità ed in particolare:

a). carta di circolazione, per veicoli, con annotazioni sull'idoneità degli stessi al trasporto di esplosivi. Per i veicoli immatricolati all'estero può essere accettata l'equivalente certificazione rilasciata dall'autorità estera; qualora tale certificazione manchi, essa dovrà essere richiesta alla competente autorità italiana;

b). dichiarazione del caricatore attestante che i veicoli:

- 1). sono stati esaminati prima della caricazione e non presentano deformazione o lesione degli elementi strutturali e dei ganci per l'attacco delle rizze, tali da pregiudicarne la robustezza;
- 2). lo stivaggio sui veicoli è stato effettuato conformemente a quanto prescritto dalla normativa vigente;
- 3). non contengano altre merci oppure esplosivi incompatibili tra loro;
- 4). i colli sono stati esaminati per accertare la loro integrità;
- 5). i colli sono stati sistemati nei veicoli in modo da evitare qualsiasi loro spostamento durante il trasporto;
- 6). i colli sono stati correttamente imballati, marcati ed etichettati.

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

Tranne nei casi di emergenza, è vietato la movimentazione dei veicoli per tutto il tempo della permanenza a bordo, nonché collocarvi o rimuovere dagli stessi colli contenuti esplosivi.

Durante la movimentazione dei veicoli è vietato effettuare, nelle immediate vicinanze, movimentazione di altri mezzi.

Articolo 64 – Ammissibilità all'imbarco e movimentazione di contenitori carichi di esplosivi (Classe 1)

Sono ammessi all'imbarco i contenitori di tipo chiuso che siano in possesso della sotto-elencata documentazione:

a). dichiarazione del caricatore attestante che:

- 1). sono stati esaminati prima di essere caricati e sono risultati in buone condizioni, puliti, asciutti e rivestiti internamente in conformità a quanto prescritto dal Codice IMDG;
- 2). non contengono altre merci oppure esplosivi incompatibili tra loro;
- 3). i colli sono stati esaminati per accertare la loro integrità;
- 4). i colli sono stati sistemati nei contenitori in modo da evitare qualsiasi loro movimento durante il trasporto;
- 5). i colli ed i contenitori sono stati correttamente imballati, marcati ed etichettati.

I contenitori devono, inoltre, essere muniti di una dichiarazione del vettore terrestre attestante che, durante il trasporto, non hanno subito danneggiamenti che ne pregiudichino l'integrità strutturale o che possano provocare la fuoriuscita del contenuto dei colli.

Tranne i casi di emergenza, è vietata la movimentazione dei contenitori per tutto il tempo della loro permanenza a bordo nonché collocarvi o rimuovere dagli stessi i colli contenuti esplosivi.

I contenitori non sistemati su veicoli stradali aventi mezzi di propulsione propri o rimorchiabili su carrelli, possono essere caricati mediante carrelli elevatori.

Durante la movimentazione dei contenitori è vietato effettuare, nelle immediate vicinanze, movimentazione di altri mezzi.

Articolo 65– Operazioni di imbarco e sbarco di esplosivi (Classe 1)

Durante le operazioni di imbarco e sbarco devono essere osservate le seguenti norme:

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

- a). le navi devono essere attraccate in modo da consentire il rapido disormeggio;
- b). le tele, le reti, le braghe e gli stroppi impiegate per il maneggio delle merci non devono presentare parti metalliche sporgenti;
- c). gli scivoli, i nastri trasportatori e gli altri mezzi per il maneggio delle merci non devono presentare parti metalliche sporgenti;
- d). è vietato, salvo in caso di necessità, far funzionare gli apparati radioelettrici e radar di bordo;
- e). gli imballaggi contenuti esplosivi non devono essere esposti per un periodo prolungato all'azione dei raggi del sole in modo da evitare che i medesimi si bagnino;
- f). è vietato eseguire il rifornimento di carburante combustibile durante le operazioni di imbarco e sbarco, con esclusione degli esplosivi comprensivi nella divisione 1.4, gruppo di compatibilità S.

Articolo 66 – Lavori a bordi in presenza di esplosivi

- 1) E' vietato eseguire lavori di riparazione di qualsiasi genere nei locali dove siano collocati esplosivi.
- 2) I lavori di riparazione sono tuttavia ammessi nelle stive adiacenti a quelle contenenti esplosivi, previa autorizzazione del Comandante del Porto sentiti i necessari enti tecnici, che ne stabilisce le modalità e le opportune precauzioni.
- 3) Durante la sosta della nave, in porto, qualsiasi lavoro di riparazione deve essere autorizzato dal Comandante del Porto.
- 4) Non si deve procedere ad alcuna operazione che richiede l'impiego di fuochi, fiamma od attrezzature che producono scintille ad archi elettrici, ad eccezione di casi di emergenza e con il nulla osta del Comandante del Porto.

Articolo 67 – Operazione di imbarco e sbarco di recipienti contenenti gas (classe 2)

Durante le operazioni di imbarco, sbarco e trasbordo i recipienti devono essere imbrigliati con mezzi idonei e non devono essere assoggettati ad urti, trascinamenti e sfregamenti evitando la prolungata permanenza al sole ed esposizione ad altre fonti di calore.

Articolo 68 – Misure di sicurezza per le materie che a contatto con l'acqua sviluppano gas infiammabili (classe 4.3)

Prima di iniziare qualsiasi operazione nelle stive che hanno contenuto colli con materiali della classe 4.3, deve essere accertata l'assenza di gas infiammabili.

In caso di incendio nelle zone o nei locali destinati allo stivaggio di colli contenenti materia della classe 4.3. deve essere evitato impiego di acqua, vapore d'acqua od estintori idrici e a schiuma. In ogni caso debbono impiegarsi mezzi di estinzione a secco,

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

preferibilmente ad anidride carbonica oppure sabbia asciutta. In caso di incendio di un carico vicino, qualora sia necessario l'uso di acqua o di mezzi antincendio a base di acque, occorre evitare di bagnare i colli contenenti le merci appartenenti alla classe 4.3.

Articolo 69 – Operazione di imbarco e sbarco di materie comburenti (classe 5.1.)

Durante le operazioni di imbarco e sbarco devono essere osservate le seguenti ulteriori disposizioni:

- a) devono essere prese precauzioni allo scopo di evitare la penetrazione delle materie comburenti nelle sentine e altri locali;
- b) prima di imbarcare i colli contenenti materie comburenti, deve essere accertato che nei locali non siano presenti materie combustibili facilmente ossidabili, esclusi quelli eventualmente necessari per lo stivaggio dei colli;
- c) per il rizzaggio e la protezione dei colli devono essere impiegati, per quanto possibile, materiali non combustibili. Il fardaggio con legno deve essere, per quanto possibile, evitato.

Articolo 70 – Misure di sicurezza per i perossidi organici (classe 5.2)

Qualora in un incendio siano coinvolti colli contenenti perossidi organici è necessario usare acqua in grande quantità tenendosi quanto più lontano sia possibile. Anche i recipienti che si trovano in prossimità dell'incendio debbono essere bagnati abbondantemente; dopo l'estinzione dell'incendio, occorre tenere l'equipaggio quando più lontano possibile dai colli contenenti perossidi organici fino a quando siano completamente raffreddati.

Articolo 71 – Imballaggi, grandi imballaggi e contenitori intermedi

Gli imballaggi, grandi imballaggi ed i contenitori intermedi per il trasporto di merci pericolose devono essere di tipo approvato.

CAPO XI – LAVORI CON L'USO FIAMMA

Articolo 72 – Generalità e campo di applicazione

E' vietato nel porto e nella rada di Sant'Antioco l'uso delle miscele ossiacetileniche, della fiamma ossidrica, della saldatura elettrica o comunque di fonti termiche a bordo delle navi e dei galleggianti, armate o in disarmo, senza la preventiva autorizzazione dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Sant'Antioco.

La predetta autorizzazione consta di nulla osta, rilasciato secondo la procedura stabilita da questo Capo che, ferme restando le esigenze di salvaguardia della sicurezza portuale, hanno il fine di integrare e facilitare l'applicazione delle disposizioni contenute nel decreto legislativo 272/1999 del 27/07/1999 circa l'adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento delle operazioni portuali nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale a norma della legge 31/12/1998 n. 485.

Tali disposizioni non riguarderanno, invece, l'uso di fiamma o di altre fonte termiche per i lavori da eseguirsi a bordo di unità a secco ed in disarmo nell'ambito di bacini e cantieri navali esistenti ubicati in tutto o in parte su area demaniale marittima adibiti alle costruzioni e demolizioni navali, i quali dovranno svolgersi nel rispetto delle norme di sicurezza interne applicate dal datore di lavoro ai sensi e per gli effetti del Decreto Legislativo 19/09/1994 n. 626, del Decreto Legislativo 09/04/2008 n. 81 e successive modifiche.

Articolo 73 – Norme applicabili

L'esecuzione dei lavori che comportano l'uso della fiamma deve avvenire nel rispetto delle procedure e secondo le modalità del citato Decreto Legislativo 272/1999 e in osservanza della normativa anti-infortunistica, di igiene del lavoro e di prevenzione incendi vigenti in materia.

Articolo 74– Definizione dei lavori che comportano l'impiego di fonti termiche a bordo delle navi

Ai fini dell'applicazione delle disposizioni contenute nel presente Regolamento i lavori che comportano l'uso di fonti termiche a bordo delle navi sono suddivisi nelle seguenti tipologie:

TIPO "A" – LAVORI IN AMBIENTI ESTERNI (A1) ED INTERNI (A2) interessanti:

A1 – Sovrastrutture di coperta quali scalette per accesso ai ponti, salpancora, strutture di supporto dei fanali della nave, strutture di supporto delle lance di salvataggio, passacavi ecc.; i lavori non devono interessare le parti di queste strutture che siano in contatto con locali o spazi chiusi della nave (stive o locali comunque definiti della nave);

A2 – Strutture interne di locali abitabili e nei quali non siano presenti sostanze potenzialmente pericolose, da intendersi come quelli riferiti a cabine mense, sale da

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

pranzo, da ristoro, "car decks" e altre strutture sporgenti di *garages* prive di autoveicoli e stive aperte vuote e pulite ecc. I lavori non devono interessare le parti di queste strutture che siano in contatto con locali o spazi che possono presentare rischi di incendio o di esplosione per la presenza di materiali di coibentazione o altre sostanze combustibili (residui oleosi, stracci, pareti in legno ecc) o infiammabili (vernici ecc).

TIPO "B" – LAVORI IN AMBIENTI INTERNI interessanti:

B1 – Locali apparato motore, timoniera, caldaia e apparati vari, altri locali interni diversi da A2, C1 e C2;

B2 – Locali pompe.

TIPO "C" – LOCALI IN AMBIENTI INTERNI ANGUSTI E/O PERICOLOSI

C1 – Gavoni, doppifondi, intercapedini, casse di zavorra.

C2 – Cisterne del carico, cisterne fuel, lubrificanti/slops e altri locali angusti e pericolosi ai quali sono applicabili le disposizioni degli artt. 48 e 49 del Decreto L.vo 272/99.

Articolo 75 – Procedure per il rilascio del nulla-osta all'uso della fiamma per l'esecuzione dei lavori tipo "b" e "c".

Il datore di lavoro, come definito dall'art. 3 comma 1, lett. C del Decreto L.vo 272/99 (il titolare dell'impresa di manutenzione riparazione e trasformazione navale ovvero il Comandante della nave o un loro rappresentante all'uopo delegato), deve presentare apposita domanda in carta da bollo, in duplice copia a quest'Ufficio.

La domanda deve essere presentata con 48 ore di anticipo rispetto all'orario di inizio dei lavori e comunque durante l'orario di apertura al pubblico. Ad essa devono essere allegati:

a). lettera del proprietario/armatore/agenzia raccomandataria della nave per conto dell'armatore con la quale vengono affidati i lavori ad una Ditta/Officina fra quelle iscritte nel registro ex articolo 68 del Codice della Navigazione ovvero dichiarazione del Comandante che i lavori sono eseguiti dal personale facente parte dell'equipaggio della nave;

c). lettera della ditta/officina con la quale si conferma l'assunzione dei lavori con l'indicazione del Responsabile tecnico dei lavori e la sua reperibilità telefonica (nel caso sub a));

d). copia dei piani antincendio della nave, corredata dalla dichiarazione del Comandante dell'unità circa:

- la presenza di un servizio antincendio sia diurno che notturno pronto ad intervenire in caso di necessità;

- l'efficienza di mezzi antiincendio presenti a bordo;

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

- e). Certificato di "non pericolosità" rilasciato dal Consulente Chimico del Porto;
- f). piani della nave o di parte di questa ove devono essere indicate le aree interessate dai lavori nonché le vie di sfuggita;
- g). lista equipaggio;
- h). "piano di lavoro" contenente preciso riferimento circa la presentazione alla competente A.S.L. del "Documento di sicurezza di cui all'art. 38 del Decreto Lvo n. 272/99" ed una dichiarazione di impegnativa.

La domanda, una volta annotata nell'apposito registro istituito presso la Sezione T.A.O., viene contestualmente inviata via fax all'ASL n. 7 di Carbonia – Servizio Sicurezza e Prevenzione per l'acquisizione del previsto parere.

Una copia della domanda rimane agli atti presso l'Autorità Marittima, l'altra copia, debitamente corredata di relazione tecnico-destrittiva dei lavori da eseguire, dei macchinari ed apparecchiature utilizzate unitamente alla planimetria dei luoghi interessati dalle operazioni, dovrà essere presentata a cura dell'interessato al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Cagliari al fine di ottenere il parere conforme con le prescrizioni del caso.

Questa Autorità Marittima, acquisito il parere favorevole del Comando Provinciale VV.F e dell'ASL competente, dopo aver imposto le proprie prescrizioni unitamente a quelle contenute nel certificato di non pericolosità rilascerà il nulla osta all'uso di fiamma inviandone una copia all'A.S.L. n. 7 di Carbonia – Servizio Sicurezza e Prevenzione, competente in materia di vigilanza ed al Comando Provinciale VV.F.

Quando trattasi di lavori di particolare importanza e, comunque, in tutti i casi ritenuti opportuni, l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di avvalersi, a spese del richiedente, dell'opera di un organo tecnico per accertamenti e controlli.

Articolo 76 – Procedura per il rilascio del nulla osta all'uso della fiamma per i lavori di tipo "A"

Condizioni per la procedura abbreviata

Il rilascio del nulla osta con la procedura semplificata (ovvero senza il parere del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, dell'ASL competente e senza la presentazione dei piani antincendio, della planimetria della nave e della lista di equipaggio) è applicabile quando l'uso di fiamma riguardi lavori di tipo "A1" e "A2" ad eccezione di:

- lavori da eseguire su strutture che siano in contatti con locali o spazi chiusi che possono presentare rischi di incendi o di esplosioni per la presenza di materiale di coibentazione e/o altre sostanze combustibili o infiammabili;

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

- quando a bordo della nave si trovino merci pericolose o siano state trasportate merci pericolose per le quali non vi siano in corso di validità il relativo certificato di "gas free" rilasciato dal Consulente Chimico del Porto.

Il nulla-osta sarà rilasciato da questo Ufficio, previa presentazione da parte del datore di lavoro di apposita istanza unitamente agli allegati di cui al precedente articolo, corredato necessariamente con il certificato di "non pericolosità" ed attestante in particolare l'appartenenza del lavoro da svolgere alla tipologia "A". Copia del suddetto nulla-osta sarà inoltrato alla A.S.L. N. 7 Servizio Sicurezza e Prevenzione ed al Comando Provinciale Vigili del Fuoco – Ufficio Prevenzione Incendi.

Articolo 77 – Esclusioni

Sono esclusi dalla procedura semplificata i lavori interessanti:

- navi petroliere, chimichiere, navi cisterne (escluse quelle adibite al trasporto acque) per trasporto liquidi infiammabili, gasiere nonché quelle che trasportano merci pericolose in genere, liquide o solide;
- tutti i lavori non compresi nella predetta tipologia "A";
- quelli che comportano l'accesso ad intercapedini fra paratie e locali angusti;
- navi per il trasporto dei minerali misti alla rinfusa (tipo O.B.O.), navi per il trasporto dei minerali misti alla rinfusa con prodotti petroliferi (tipo O.O.C.) qualora abbiano trasportato prodotti combustibili (anche carbone) o infiammabili o pericolosi, a meno che non siano state bonificate;
- zone e componenti le strutture della nave poste nelle immediate adiacenze di *containers* presenti a bordo per i quali non viene preventivamente documentata dal Comando di bordo o dal Raccomandataro marittimo, l'esatta identificazione e/o classificazione della merce ivi contenuta.

Articolo 78 – Esecuzione di lavori con uso di fiamma durante diverse soste della nave in porto

Le navi che, nel corso del periodo di validità del "certificato di non pericolosità" scalino più volte nel porto di Sant'Antioco e che avessero necessità di completare o eseguire i lavori nel corso di più soste successive, non iniziati o portati a termine durante lo scalo precedente, prima di continuare/iniziare i lavori suddetti dovranno munirsi di un nuovo certificato di non pericolosità rilasciato dal Chimico del Porto, attestante il mantenimento a bordo delle condizioni riscontrate in occasione degli accertamenti effettuati per il rilascio del certificato iniziale. Il certificato successivo dovrà essere esibito alla Sezione T.A.O. di questo ufficio unitamente all'autorizzazione già rilasciata per essere convalidata facendo riferimento al nuovo certificato.

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

Articolo 79 – Proroga

Salvo il caso in cui l'armatore, un suo legale rappresentante o il titolare dell'impresa capo commessa intendano avvalersi di diversa officina per la prosecuzione dei lavori, nel qual caso si procede al rilascio di una nuova autorizzazione, la proroga è concessa dall'Autorità Marittima previa presentazione del certificato di non pericolosità rilasciato dal consulente chimico del porto; la proroga è comunicata all'ASL competente per territorio e al Comanda Provinciale dei Vigili del Fuoco.

Articolo 80– Lavori con l'uso della fiamma a bordo di navi in rada – Divieti

Non possono essere autorizzati, di massima, i lavori che comportino l'uso di fonti termiche a bordo della navi che sostano nel Golfo di Palmas, salvo casi particolari di emergenza che saranno valutati di volta in volta da questo Ufficio e dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco.

In caso positivo, si applica la procedura di cui agli articoli precedenti ferma restando la facoltà dell'Autorità Marittima di dettare ulteriori prescrizioni rispetto a quelle normalmente imposte.

Le navi alla fonda che, a seguito dell'esecuzione dei lavori autorizzati non possono usare le macchine e/o organi di governo, dovranno essere assistite da uno o più rimorchiatori di potenza adeguata per tutto il tempo di indisponibilità dei motori di propulsione principale e/o degli organi di governo.

Articolo 81– Disarmo ed esecuzione di lavori a bordo

I lavori con uso a fiamma potranno essere eseguiti previa attivazione delle procedure previste dagli artt. precedenti del presente Regolamento unitamente a tutte le ulteriori misure di sicurezza stabilite di volta in volta dalla Autorità Marittima.

Il personale designato con compiti di guardiania delle navi in disarmo deve osservare e far osservare le sopradette prescrizioni e segnalare alla Capitaneria di Porto qualsiasi circostanza che possa compromettere lo stato di sicurezza generale della nave.

Articolo 82. – Esecuzione dei lavori a bordo di navi ormeggiate nell'ambito dei cantieri navali– Norme di massima ai fini della prevenzione di incendi e sicurezza in mare

L'esecuzione dei lavori con fiamma a bordo di navi ubicate nell'ambito dei cantieri non tirate a secco o in disarmo presso gli stessi è soggetta al nulla osta da chiedersi a questo Ufficio secondo le modalità di cui al presente Capo.

Le norme del presente Capo, non si applicano per i lavori con fiamma che si eseguono su navi a secco e in disarmo nell'ambito di cantieri navali opportunamente

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

attrezzati e recintati per l'esecuzione dei lavori di costruzione, manutenzione, riparazione e trasformazione navale.

Detti lavori dovranno svolgersi nel rispetto delle norme di sicurezza interne applicate dal datore di lavoro ai sensi e per gli effetti del Decreto Lvo 19.09.1994 n. 626.

Articolo 83 – Presidi e dispositivi di protezione individuale per il servizio integrativo antincendio

I lavori con uso di fonti termiche di cui all'articolo 75 devono essere obbligatoriamente effettuati con l'ausilio del servizio antincendio svolto dai Vigili del Fuoco e/o mediante il servizio integrativo antincendio con l'impiego di almeno 2(due) unità con compiti di guardia ai fuochi.

Qualora il servizio di sorveglianza sia espletato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, l'istanza formale deve essere inoltrata al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Cagliari con almeno 4 (quattro) giorni di anticipo rispetto alla data in cui il servizio dovrà essere espletato, salvo casi di particolare urgenza. L'istanza deve essere redatta conformemente al modello predisposto dall'Ufficio Prevenzione Incendi del Comando Provinciale VV.FF.

DOTAZIONI INDIVIDUALI E DI SQUADRA DELLE GUARDIE AI FUOCHI

Il Servizio di Guardia ai Fuochi, individualmente, e per squadra dovrà:

1). Intervenire con almeno un automezzo promiscuo, dotato di rete parascintille allo scappamento in perfetto stato di efficienza e dotato di almeno un faretto orientabile a sicurezza intrinseca.

2). Essere dotati ciascuno di:

- un'imbracatura di sicurezza con piccozza e completa di sistemi di trattenuta, una maschera a pieno facciale corredata di filtro universale in corso di validità;
- guanti di protezione;
- un cordino di salvataggio;
- una torcia a mano a sicurezza intrinseca;
- un completo antifiamma (DPI di III^a categoria) idoneo a proteggere l'intero corpo dal calore radiante o getto di vapore, completo di guanti antifiamma;
- un elmetto protettivo;
- calzature di sicurezza;
- una torcia a mano a sicurezza intrinseca;

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

- un completo antifiamma (DPI di III^a categoria) idoneo a proteggere l'intero corpo dal calore radiante o getto di vapore, completo di guanti antifiamma;
- un elmetto protettivo;
- calzature di sicurezza;
- cintura di salvataggio in caso di lavori che comportino l'utilizzo di un mezzo nautico per raggiungere l'unità.

3). Essere dotati quale dotazione di squadra:

- una tuta termoriflettente;
- due coperte antifiamma;
- un apparecchio di respirazione a cielo aperto;
- metri 200 di manichette antiincendio con raccordi unificati e 2 riduttori per bocchette antincendio unificati;
- due lance a getto variabile UNI 45 con raccordo;
- quattro estintori a schiuma da almeno 10 litri omologati tipo B;
- quattro estintori a polvere da almeno 9 kg almeno 34 A – 144 B – C;
- un contenitore di schiuma da almeno 50 litri omologato tipo B con lancia ad effetto Venturi;
- una motopompa barellabile autoadescante, a sicurezza intrinseca, con portata di almeno 60 mq/ora – prevalenza almeno 10 metri;
- una cesoia con impugnatura isolante e un paio di guanti isolanti;
- congruo numero di birilli segnalatori;
- un apparecchio di rilevazione ossigeno;
- un esplosimetro;
- un VHF portatile a sicurezza intrinseca (almeno T4) dotato almeno dei canali marini 12, 14 e 16.

Nel caso in cui la vigilanza antincendio venga svolta dall'equipaggio della nave, il personale deve essere dotato di tutte le attrezzature e i dispositivi di protezione individuali del presente articolo ad eccezione di quelli che sono già in dotazione della nave a condizione che siano efficienti e pronte all'uso.

Articolo 84 – Compiti del servizio integrativo antincendio

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

Prima dell'inizio dei lavori, il personale addetto al servizio integrativo antincendio dovrà:

- 1) prendere visione del nulla osta ai lavori al fine di venire a conoscenza di eventuali prescrizioni particolari;
- 2) prendere visione del documento di sicurezza redatto;
- 3) fare un *check* delle proprie dotazioni individuali e di squadra al fine di verificare la consistenza e l'efficienza;
- 4) attivare un continuo contatto VHF canale 14 con l'ufficiale preposto alla squadra antincendio di bordo;
- 5) apprestare il presidio antincendio prima dell'inizio delle operazioni (innescare la pompa, montare le manichette, disporre gli estintori ecc. ecc) e rimuovendo dopo il termine delle stesse;
- 6) accertarsi della dislocazione dei presidi antincendio di bordo posti nelle vicinanze dell'area interessata ai lavori;
- 7) accertarsi della funzionalità di detti impianti;
- 8) accertarsi dell'esistenza e della completa fruibilità di idonee vie di fuga della zona interessata ai lavori fino a spazi sicuri all'esterno – tali sfuggite devono essere almeno due per ogni locale;
- 9) accertarsi che nei luoghi contigui non siano o debbano essere effettuati lavori pericolosi e/o incompatibili o comunque non autorizzati;
- 10) accertarsi della presenza di "miscele di lavoro" in misura strettamente necessaria alle lavorazioni previste;
- 11) accertarsi della presenza e della funzionalità di un sistema di illuminazione di emergenza nella zona interessata e lungo le vie di sfuggita (fisso o con lampade mobili);
- 12) accertarsi dell'ordine e della pulizia nei luoghi di lavoro, con particolare riguardo alla presenza di materiale infiammabile.

Durante i lavori, il personale addetto al servizio integrativo antincendio dovrà:

- 1) mantenersi ad adeguata distanza dal personale impiegato nei lavori in modo da poter intervenire in caso di incidente. La posizione dovrà comunque essere tale da avvertire il segnale di allarme degli apparecchi di controllo manuale, utilizzati in ambiente a ventilazione impedita, ai sensi della normativa vigente;
- 2) segnalare alla persona esperta responsabile dell'operazione e nominata ai sensi dell'art. 46 – comma 2 – lettera d) del D.Lgs. 272/99, l'eventuale inadeguatezza dei DIP degli operai impegnati nei lavori;
- 3) accertarsi che le vie di fuga restino sgombre;

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

- 4) accertarsi che sia assicurata un'idonea ed adeguata ventilazione dei locali in aggiunta alle aspirazioni localizzate;
- 5) in caso di inadempienze, darne tempestiva comunicazione alla persona individuata al punto 2), informare il Comando Nave e l'Autorità Marittima. Comunque, il capo squadra del servizio antincendio ha come primaria incombenza, quella di interrompere immediatamente i lavori.

Articolo 85 – Obbligo del responsabile dei lavori con fiamma

Il responsabile dei lavori con fiamma dovrà:

- 1) attenersi a quanto previsto dal proprio "Documento di Sicurezza" di cui all'art. 4 del Dlgs. 626/94 e riportato anche all'art. 4 del D.Lgs. 272/99;
- 2) adottare quei provvedimenti che, in caso di lavori affidati ad impresa diversa dal bordo, eliminino eventuali discordanze od incompatibilità tra il documento di sicurezza e le procedure ISM e di *security* della nave.
- 3) avvalersi del "Servizio integrativo antincendio portuale" di cui alla legge 13/05/1940 n. 690 ed alla legge 27/12/1973 n. 850;
- 4) munirsi di permesso temporaneo di accesso in porto per uomini e mezzi, rilasciato dall'Autorità Marittima di Sant'Antioco ai sensi del proprio regolamento;
- 5) il solo Comandante dell'unità in caso di lavori eseguiti da più imprese deve designare l'impresa capo commessa, come previsto dall'art. 30 comma 1 del Dlgs. 272/99;
- 6) in caso di lavori eseguiti da più imprese il capo commessa, designato ai sensi del precedente articolo 4 del citato D.Lgs. 626/94 contenente:
 - individuazione delle fasi di lavoro e delle principali attrezzature utilizzate;
 - indicazione di un "tecnico responsabile dei lavori a bordo";
 - localizzazione e numero medio dei lavoratori per ogni fase ed ambiente di lavoro;
 - le fasi nelle quali si può verificare la presenza contemporanea di un numero consistente di lavoratori che svolgono lavorazioni diverse in uno stesso ambiente;
 - descrizione delle misure di sicurezza e di igiene per le diverse fasi di lavorazione con particolare riguardo a quelle svolte in ambienti nei quali siano prevedibili situazioni di maggiore rischio;
 - indicazione delle misure da mettere in atto per la prevenzione, la lotta contro l'incendio per la gestione dell'emergenza e pronto soccorso.

Tale documento dovrà essere consegnato ai responsabili delle varie imprese le quali hanno l'obbligo di informare i lavoratori dipendenti dei contenuti ivi contemplati,

Regolamento nautico e degli accosti del porto di Sant'Antioco

significando che gli obblighi relativi ai rischi specifici propri dell'attività di dette singole imprese, fanno capo alle imprese stesse.

Il Titolare dell'impresa capo commessa, infine, è obbligato conservare copia del documento di sicurezza redatto presso di se ed a consegnarne copia al bordo, all'Autorità Marittima ed all'ASL n.7 Carbonia, curandone se del caso l'aggiornamento.

- 7) Attenersi a quanto previsto dall'art. 1 del Dlgs. 272/99 ovvero:
- Assicurare la tutela della salute e la prevenzione degli infortuni e malattie professionali;
 - Valutare i rischi derivanti da agenti chimici, fisici e biologici;
 - Definire i criteri relativi all'organizzazione del sistema di prevenzione, igiene e sicurezza del lavoro;
 - Dettare le disposizioni generali sull'impiego dei mezzi personali di protezione.
- 8) Assicurare la formazione e l'informazione del personale nonché istruirli per le operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione.
- 9) Attenersi a quanto previsto dall'art. 5 del D.Lgs. 272/99 ovvero:
- Prevedere in caso di lavori nave-nave (ad esempio in rada) la presenza di un mezzo nautico o idoneo mezzo collettivo di salvataggio adatto all'evacuazione dei lavoratori ed al trasporto di eventuali infortunati nonché dotare e far indossare a tutti i partecipanti la cintura di salvataggio.
- 10) Attenersi, altresì, da quanto previsto dagli artt. 8,9,10,11,12,13,15,16,17,21,39,42,44,46,47,48, e 49 del D.Lgs. 272/99;
- 11) Dotare il personale di bordo e/o l'impresa di almeno un VHF a sicurezza intrinseca (almeno T4) con almeno i canali marini 12 – 14 – 16;
- 12) Assicurarsi che i telefoni cellulari, sul luogo di lavoro, siano in modalità OFF;
- 13) Attenersi a quanto comunque previsto dal D.Lgs. 272/1999, alle disposizioni impartite dal Dlgs. 19/09/1994 n. 626 come modificato dal Dlgs. 19/03/1996 n. 242.
- 14) Attenersi a quanto impartito con i pareri formulati rispettivamente da:
- A.S.L. n° 7 Carbonia – Servizio Sicurezza e Prevenzione;
 - Comando Provinciale dei VV.F – Cagliari;
 - Consulente Chimico del Porto;
 - Ente Tecnico (eventuale);
 - Autorità Marittima di Sant'Antioco con il previsto Nulla osta;
 - Locale Corporazione Piloti (eventuale).

N.B.: LA RIMOZIONE DI PANNELLATURE E COIBENTAZIONI CONTENENTI AMIANTO O DERIVANTI) DEVE ESSERE EFFETTUATO DA SOGGETTI AUTORIZZATI E DOTATI DELLE IDONEE ATTREZZATURE.

Articolo 88 – Decadenza del nulla osta

Il nulla osta ad eseguire i lavori con fiamma decade automaticamente per ogni cambiamento, intrinseco od estrinseco che possa verificarsi durante l'attività (comandante, responsabile dei lavori, ditta eventualmente incaricata, zona o tipologia dei lavori, condizioni meteo e/o marine sfavorevoli ecc ecc).

Il nulla osta in parola può comunque sempre essere ritirato a cura dell'Autorità Marittima qualora di ravvisino pericoli per la salvaguardia della vita umana in mare, la tutela dell'ambiente marino e costiero, la tutela del bene porto o per la salvaguardia dei diritti di terzi.

Articolo 86 – Omologazione

Tutti i capi di abbigliamento delle maestranze, delle squadre antincendio e comunque di tutte le figure professionali interessate, comprese le calzature ed i dispositivi di protezione individuale dovranno essere di tipo antistatico conformi alle norme di marcatura CE ed alla normativa antiinfortunistica di sicurezza vigente; analogamente alle attrezzature sopra elencate appartenenti a tutti i soggetti coinvolti non direttamente riconducibili alla categoria "abbigliamento".

Articolo 87– Apparat di comunicazione

Gli apparati di comunicazione VHF – UHF utilizzati sia dal Bordo che dalle imprese che dal Servizio integrativo antincendio, dovranno essere del tipo "a sicurezza intrinseca" (omologati almeno T4).

I telefoni cellulari, nella zona dei lavori, dovranno rimanere in modalità OFF.