



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI CAPITANERIA DI PORTO DI ORISTANO

ORDINANZA N° 01/2021

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

- VISTO:** il Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante “Approvazione del Codice della Navigazione”;
- VISTO:** il Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante “Approvazione del regolamento per l’esecuzione del Codice della Navigazione”;
- VISTA:** la Legge 5 giugno 1962, n. 616, recante “Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare”;
- VISTA:** la Legge 23 maggio 1980, n. 313, relativa alla ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 1974/1978), adottata a Londra il 1° novembre 1974 e successivi emendamenti, con particolare riferimento ai capitoli VI e VII nonché alla Regola VI/1-2 che ha reso obbligatorio, a decorrere dal 1 gennaio 2011, per tutte le navi che trasportano carichi solidi alla rinfusa – diversi dalle granaglie – il Codice IMSBC (International Maritime Solid Bulk Cargoes), adottato con la Risoluzione IMO MSC 268 (85);
- VISTO:** il Decreto del Presidente della Repubblica 08 novembre 1991, n. 435, recante “Regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare”;
- VISTO:** il Decreto del Ministero della Marina Mercantile 22 luglio 1991 e ss.mm.ii., recante “Norme di sicurezza per il trasporto marittimo alla rinfusa di carichi solidi”;
- VISTA:** la Legge 28 gennaio 1994, n. 84, e ss.mm.ii, concernente il riordino della legislazione in materia portuale ed, in particolare, l’articolo 3 che attribuisce la competenza in materia di sicurezza della navigazione al Comando Generale del Corpo delle Capitaneria di porto;
- VISTO:** l’articolo 16 della citata Legge 84/94 che attribuisce alle Autorità di Sistema Portuale la disciplina e la vigilanza sull’espletamento delle operazioni portuali e dei servizi portuali;
- VISTO:** il Decreto Legislativo 09 aprile 2008, n. 81, recante l’attuazione dell’art. 1 della legge 3 agosto 2007 n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;
- VISTO:** il Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 271, recante “adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi

mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485”;

- VISTO:** il Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 272, recante “Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell’espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485”, con particolare riferimento all’articolo 25 dello stesso decreto, che detta precisi obblighi a carico del datore di lavoro circa le precauzioni da adottare nei confronti dei lavoratori che effettuano operazioni relative a merci alla rinfusa solide e merci pericolose;
- VISTO:** il Decreto Ministeriale 16.12.2004 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti pubblicato nella GU n. 43 del 22 febbraio 2005 che recepisce la direttiva 2001/96/CE in materia di “Requisiti e procedure armonizzate per la sicurezza delle operazioni di carico e scarico delle navi portarinfuse” che rende obbligatorie le norme del “Blu Code” adottato dall’IMO nel 1998;
- VISTO:** il Decreto Dirigenziale n. 289 del 23 marzo 2016, recante le procedure applicative del codice internazionale per il trasporto sicuro di granaglie alla rinfusa, adottato dall’Organizzazione marittima internazionale (IMO) con risoluzione MSC 23 (59) del 23 maggio 1991;
- VISTO:** il Decreto Dirigenziale del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto n. 1340 datato 30 novembre 2010 pubblicato sul supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 1 del 3 gennaio 2011 recante “Aggiornamento delle norme di sicurezza per il trasporto marittimo di carichi solidi alla rinfusa allegate al Decreto del Ministro della Marina Mercantile 22 luglio 1991 e delle procedure amministrative per il rilascio dell’autorizzazione all’imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco dei carichi medesimi” che abroga e sostituisce l’analogo provvedimento n. 1077 del 31 dicembre 2007;
- VISTO:** il R.D. 9 gennaio 1927, n. 147 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 1 marzo 1927, n. 49, e successive modifiche ed integrazioni, recante: «Approvazione del regolamento speciale per l’impiego dei gas tossici»;
- VISTE:** le circolari del Comitato per la Sicurezza Marittima dell’IMO contenenti le raccomandazioni per sicurezza nell’uso dei pesticidi sulle navi: la circolare MSC. 1/Circ 1358 del 30 Giugno 2010 recante “Recommendations on the safe use of pesticides in ships”, la MSC.1/Circ 1264 del 27 Maggio 2008, come emendata dalla circolare IMO MSC.1/Circ.1396 del 16 giugno 2011, recante “Recommendations on the safe use of pesticides in ships applicable to the fumigation of cargo holds”;
- VISTA:** la Risoluzione IMO A.1050(27);
- VISTO:** il “Manuale per la valutazione del rischio chimico correlato alle merci sbarcate in ambito portuale” pubblicato dall’INAIL nel febbraio 2018;
- VISTO:** il codice IMDG edizione 2018 come aggiornato dall’Organizzazione internazionale marittima (IMO) con gli amendment 39-18;
- VISTO:** l’Accordo ADR “European Agreement concerning the International Carriage of dangerous Goods by Road” – Ed. 2019 -
- VISTE:** le Raccomandazioni della Conferenza americana degli igienisti industriali governativi (American Conference of Governmental Industrial Hygienists, Cincinnati, OH)
- VISTO:** il Codice di buone pratiche dell’ILO sulla sicurezza e salute nei porti del 30 maggio 2007, nello specifico nei punti 6.25 – 6.25.1, 6.25.2;

- VISTA:** la Circolare DEM3/1160 datata 10.12.1999 emanata dall'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione, contenente la disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto;
- VISTO:** il Dp. prot. n. 2669PE emanato dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto il 09.09.2009, recante la disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto;
- VISTO:** il "Verbale di Riunione" tenutosi in data 27 maggio u.s., alla quale hanno preso parte la Capitaneria di porto di Oristano, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ed i Consulenti Chimici del porto di Oristano, in cui è stata accolta favorevolmente la richiesta avanzata dalla Società Cellino di eseguire direttamente con nave all'ormeggio, i primi accertamenti da parte dei chimici di porto sulle unità di carico alla rinfusa;
- VISTO:** il "Verbale di riunione" tenutosi rispettivamente in data 10.08.2020;
- RITENUTO NECESSARIO E OPPORTUNO:** disciplinare la normativa locale relativa al trasporto, carico e scarico di merci e di granaglie alla rinfusa nel porto di Oristano;
- VISTI:** gli articoli 17, 30, 62, 65, 68 e 81 del Codice della Navigazione e l'articolo 59 e 79 del relativo Regolamento d'attuazione (parte marittima);

ORDINA

articolo 1

Sono approvati e resi esecutivi i seguenti annessi regolamenti:

- Disciplina relativa alla sicurezza durante le operazioni ed i servizi portuali;
- Disciplina relativa alla formulazione e gestione del permesso di lavoro all'interno delle stive delle navi;
- Disciplina per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e al trasporto marittimo nonché del nulla-osta allo sbarco di carichi solidi e di granaglie alla rinfusa.

articolo 2

Inosservanze

Ai trasgressori della presente ordinanza saranno applicate le pertinenti sanzioni penali e amministrative previste dal codice della navigazione, dal codice penale e dalle leggi speciali.

articolo 3

Disposizioni finali

La presente ordinanza entra in vigore alle ore 08:00 del giorno 01.02.2021.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare le disposizioni contenute nella presente Ordinanza la cui pubblicità verrà assicurata mediante l'affissione all'albo della Capitaneria di porto di Oristano, compresa l'inclusione nella pagina "ordinanze" del sito istituzionale www.guardiacostiera.it/oristano.

Santa Giusta, 25.01.2021

IL COMANDANTE C.F. (CP) Matteo GRAGNANI
--

CAPITOLO I

REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA RELATIVA ALLA SICUREZZA DURANTE LE OPERAZIONI ED I SERVIZI PORTUALI

Articolo 1

Definizioni

Pesticida: prodotto chimico usato nella lotta contro organismi animali nocivi o indesiderabili (insetti, acari, topi, ecc.), o contro infezioni fungine o piante infestanti.

Pesticida adatto all'uso a bordo delle navi: sostanza elencata nell'allegato alla circolare MSC.1/Circ 1358 del 30 Giugno 2010 recante "Recommendations on the safe use of pesticides in ships"

Fumigante: sostanza chimica che, entro specificati intervalli di temperatura e pressione, può trovarsi allo stato gassoso in concentrazione tale da produrre effetti letali su un infestante che si vuole eliminare

Gas tossico riconosciuto: gas identificato nell'elenco di cui all'art. 2 del R.D. 9 gennaio 1927, n. 147

Gas tossico per il trasporto: gas classificato tossico ai sensi del sottoparagrafo 2.2.2.3 del codice IMDG o del paragrafo 2.2.2.1.5 dell'Accordo ADR

Gas tossico ammesso al trasporto per mare o su strada: gas tossico per il quale il trasporto è consentito rispettivamente ai sensi del codice IMDG o dell'Accordo ADR

Pesticida ammesso al trasporto per mare o su strada: pesticida per il quale il trasporto è consentito rispettivamente ai sensi del codice IMDG o dell'Accordo ADR

A.C.G.I.H.: Conferenza americana degli igienisti industriali governativi

TLV-TWA (Threshold Limit Value - Time Weighted Average): la quantità media ponderata di sostanza a cui quasi tutti i lavoratori possono essere esposti per un giorno convenzionale di 8 ore per 40 ore settimanali, giorno dopo giorno, senza registrare effetti dannosi come definita dalla A.C.G.I.H.

TLV-STEL (Threshold Limit Value - Short Term Exposure Limit): la concentrazione alla quale si ritiene che i lavoratori possano essere continuamente esposti per un breve periodo di tempo, fino a 15 minuti, senza che si verifichino: 1. irritazione, 2. cronici o irreversibili danni ai tessuti, 3. narcosi di grado sufficiente per aumentare la probabilità di danno accidentale, ridurre l'efficienza fisica del lavoratore, e a condizione che non venga superato il TLV-TWA giornaliero (definita dalla A.C.G.I.H.)

Stato di gas free: è la condizione in cui viene a trovarsi un locale o spazio dopo la completa asportazione della fase liquida e la totale eliminazione dei vapori e dei gas infiammabili, (ab e/o adsorbiti nelle strutture del locale e/o nei residui eventualmente

presenti) in modo che la sua atmosfera rimanga invariata nel tempo al variare della temperatura e della pressione ambiente.

In sicurezza per le persone: quando nel locale o spazio interessato dai lavori esistono nel contempo le seguenti condizioni:

- il contenuto di ossigeno nell'atmosfera dell'ambiente esaminato è uguale almeno al 19,5% in volume e non superiore al 22% (v/v) (v. NFPA 306)
- le sostanze tossiche (gas o vapori) presenti nell'atmosfera dell'ambiente esaminato, sono entro i limiti delle concentrazioni ammesse (v. tabelle "TLV-TWA, STEL" A.C.G.I.H., ultima edizione)
- i residui presenti non sono in grado di sviluppare gas o vapori tossici in quantità tale da modificare le condizioni dell'atmosfera ambiente esistenti al momento dell'accertamento, sempreché queste vengano mantenute attuando le prescrizioni indicate nel certificato del Consulente Chimico di porto.

Zone interessate da carichi fumigati: stive nelle quali è in corso il prelievo di prodotti fumigati, bordi delle stive o sovrastrutture in prossimità delle stive interessate dalle operazioni di sbarco del prodotto, zone in prossimità di parti di macchinari che sono a contatto con prodotti fumigati quali elevatori a palette, tramogge per il carico di unità di trasporto.

Articolo 2

Comunicazione operazioni e/o servizi portuali

Il datore di lavoro, inteso come il titolare dell'impresa autorizzata all'esercizio delle operazioni portuali ex art. 16 comma 3 della Legge n. 84/94, ha l'obbligo di comunicare alla Capitaneria di porto di Oristano ed all'Autorità di Sistema del Mare di Sardegna (giornalmente ed entro le ore 09:00 via pec all'indirizzo cp-oristano@pec.mit.gov.it e adsp@adspmaredisardegna.it, i dati richiesti in **allegato 1** al presente regolamento relativi alle operazioni portuali in corso/previste per ogni nave ormeggiata ed anche ai servizi portuali. Tali dati sono da intendersi riferiti a tutte le tipologie merceologiche. La Capitaneria di porto di Oristano potrà disporre controlli in relazione alle comunicazioni ricevute.

Articolo 3

Informazione/formazione e coordinamento preliminare all'operazione e/o servizio portuale

Il datore di lavoro di cui al precedente art. 2, indipendentemente dalla tipologia merceologica, ha l'obbligo di formare e informare, prima dell'avvio al lavoro, gli operatori incaricati dell'esecuzione di ogni singola operazione e/o servizio portuale in merito a:

1. procedure previste nel Documento di Sicurezza di cui all'art. 4 del D.Lgs. n. 272/99;
2. prescrizioni contenute nell'autorizzazione all'imbarco/nulla osta allo sbarco delle merci pericolose emesse dall'Autorità Marittima ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 272/99 e/o ai sensi dell'art. 8 delle disposizioni amministrative approvate con il D.D. n. 1340/2010;
3. azioni di coordinamento e misure indicate nel documento previsto dall'art. 26, c. III, del D.Lgs. n. 81/2008 (DUVRI).

Copia delle procedure e/o delle prescrizioni di cui sopra dovrà essere tenuta sul luogo ove sono in svolgimento le operazioni e/o servizi portuali a disposizione degli operatori per pronta consultazione e degli Enti di controllo per eventuali verifiche.

Articolo 4

Precauzioni per i lavoratori nelle operazioni e/o servizi che riguardano merci alla rinfusa

Al fine di tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori delle imprese ex artt. 16 e 18 della Legge 84/94, il datore di lavoro di cui al precedente art. 2 è vincolato, qualora le operazioni e/o servizi portuali abbiano ad oggetto carichi solidi alla rinfusa suscettibili di emettere gas, vapori tossici o infiammabili o di causare impoverimento del contenuto di ossigeno nell'ambiente e, ferme le ulteriori e diverse prescrizioni previste in materia dalla normativa vigente, a:

1. misurare, secondo i criteri e le modalità di cui al successivo art. 5, la concentrazione dei gas e dei vapori rilasciati da ciascun carico e dell'ossigeno presente nei luoghi di lavoro (stiva, altro), prima dell'inizio delle operazioni di sbarco o trasbordo di merci solide alla rinfusa suscettibili di emettere gas, vapori tossici o infiammabili o di causare impoverimento del contenuto di ossigeno negli spazi ove si trovano stivate;
2. attuare le azioni di coordinamento per l'accesso, dei lavoratori di cui sopra, in spazi confinati a bordo nave, così come previsto al precedente art. 3.

Articolo 5

Misurazione della concentrazione dei gas e dei vapori rilasciati da merci solide alla rinfusa e dell'ossigeno presente nei luoghi di lavoro

La misurazione relativa alle concentrazioni dei gas, dei vapori e dell'ossigeno è effettuata dal datore di lavoro di cui al precedente art. 2, tramite un consulente chimico del porto per i materiali suscettibili di produrre impoverimento di ossigeno, gas tossici e/o infiammabili e per i carichi che hanno subito processo di fumigazione, come previsto dal combinato disposto dell'art. 25 del D.Lgs. n. 272/1999 e del paragrafo 8.10 dell'allegato 1 al DD 1340/2010.

Per i carichi non rientranti nelle categorie indicati sopra il datore di lavoro, prima di autorizzare l'accesso di personale in spazi confinati, procede alla misura della concentrazione almeno dei seguenti gas: O₂, CO e gas infiammabili. Nel caso riscontri anomalie dovrà richiedere l'intervento del Chimico di Porto.

Il raccomandatario marittimo, almeno 48h prima dell'arrivo della nave nella rada del porto di Oristano, dovrà trasmettere all'Autorità Marittima una copia del certificato per l'inclusione nel gruppo C previsto dalle schede del codice IMSBC e di un documento che attesti l'accreditamento del firmatario presso la competente autorità del porto di imbarco.

A seguito del sopralluogo, il consulente chimico di porto rilascia uno o più certificati recanti il parere relativo alle attività che si intendono svolgere e le relative misure prescritte da adottarsi anche a seguito della riapertura delle stive.

Il datore di lavoro, prima di consentire l'accesso dei lavoratori nelle stive delle navi, deve adempiere inoltre ai seguenti obblighi:

1. permettere l'accesso ai lavoratori portuali, in accordo con il Comando Nave, sulla base degli accertamenti eseguiti e delle certificazioni ottenute, soltanto in caso di assenza di pericolo, o dopo aver preso le opportune misure previste dal documento di sicurezza di cui all'art. 4 e dalle precauzioni contenute negli artt. 12 e 25 dello stesso D.Lgs. 272/99 eventualmente integrate dalle misure prescritte dal consulente chimico del porto;

2. tenere a disposizione degli Enti di controllo, per almeno sei mesi, la certificazione rilasciata dal consulente chimico di porto, ove prevista, e un'apposita relazione in merito alle misure di sicurezza adottate nel caso di presenza di gas tossici o infiammabili o di carenza di ossigeno nell'ambiente.

In ogni caso, il datore di lavoro dovrà farsi rilasciare dal Comandante della nave debita dichiarazione in merito al numero di ore e modalità di aerazione delle stive antecedenti l'inizio delle operazioni portuali qualora autorizzato all'apertura.

Articolo 6

Attività svolte da imprese portuali ex art. 16 che operano in aree di imprese concessionarie ex art. 18, legge 84/94 che effettuano alcune attività comprese nel ciclo operativo

Qualsiasi datore di lavoro (ex art 16) che effettua operazioni e/o servizi portuali o segmenti di esse in aree oggetto di concessione ex art. 18 della Legge 84/94 o in altre aree dell'ambito portuale ha l'obbligo di darne comunicazione al datore di lavoro concessionario (ex art. 18), utilizzatore ad altro titolo o proprietario, coordinandosi con questo.

Il datore di lavoro (ex art. 16) ha l'esclusiva responsabilità dell'organizzazione e gestione dell'attività effettivamente svolta all'interno del ciclo operativo.

Il datore di lavoro concessionario (ex art. 18), utilizzatore ad altro titolo o proprietario, resta il titolare del ciclo operativo e responsabile dello svolgimento dello stesso. Restano in capo allo stesso anche gli obblighi all'art. 26 del D.Lgs. n. 81/2008.

Il datore di lavoro (ex art. 16) provvede alla comunicazione di cui all'art. 1 per l'operazione e/o il servizio portuale in cui opera.

CAPITOLO II

REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA RELATIVA ALLA FORMULAZIONE E GESTIONE DEL PERMESSO DI LAVORO PER L'ACCESSO IN STIVA A BORDO DELLE NAVI

Articolo 1

Ambito di applicazione

Il presente regolamento si propone di definire i requisiti minimi da osservare per la formulazione, compilazione e gestione del permesso di lavoro per l'accesso all'interno delle stive a bordo nave che possano comportare un elevato livello di rischio per i lavoratori portuali.

Il principale rischio per la sicurezza e la salute dei lavoratori portuali è rappresentato dall'esposizione ad atmosfere asfissianti per carente tenore d'ossigeno o ad atmosfere contenenti gas o vapori tossici e/o infiammabili.

L'applicazione di detto permesso è da intendersi riferita alle tipologie merceologiche alla rinfusa che presentano pericoli chimici ai sensi del codice IMSBC, alle merci fumigate ai sensi della Circolare MSC.1/Circ 1264 e in generale ai rischi connessi all'ingresso di personale in spazi confinati.

articolo 2

Accesso in stiva dei lavoratori

Nessun lavoratore portuale deve entrare in stiva senza l'autorizzazione del datore di lavoro o di una persona responsabile nominata e fino a quando non siano state eseguite le appropriate procedure di sicurezza disposte per il particolare tipo di nave.

Le attività lavorative svolte all'interno delle stive devono essere preventivamente valutate dal datore di lavoro, inteso come il titolare dell'impresa autorizzata all'esercizio delle operazioni portuali ex art. 16 comma 3 della Legge n. 84/94, che dovrà sempre effettuare preliminarmente una valutazione, unitamente al comando nave, di ogni e qualsiasi rischio potenziale a bordo nave.

Sulla scorta di quanto sopra, antecedentemente alle operazioni di sbarco/imbarco, il datore di lavoro dovrà acquisire copia della scheda informativa sul carico (*cargo information form*), della scheda internazionale di sicurezza (*International Safety data sheet*) e, qualora la merce fosse stata sottoposta a fumigazione, anche del certificato di fumigazione stesso (*fumigation certificate*); inoltre dovrà compilare la *check-list* di sicurezza terra-nave. Detta documentazione dovrà essere allegata al permesso di lavoro.

Il datore di lavoro, verifica, nel caso di materiali che possano produrre impoverimento di ossigeno, gas tossici e/o infiammabili e comunque sulla base delle caratteristiche ed informazioni contenute nella scheda informativa sul carico di cui sopra o nell'eventuale certificato di fumigazione, la composizione dell'atmosfera presente nello spazio confinato secondo quanto previsto al precedente articolo 5 del Capitolo I.

A seguito delle attività di cui sopra, il datore di lavoro dovrà adottare le misure di prevenzione e protezione correlate ai rischi, ai metodi di lavoro ed alle condizioni che debbono essere soddisfatte affinché il lavoro possa iniziare e proseguire in sicurezza e assolvere agli obblighi degli art. 12 e 13 del Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 272; conseguentemente predisporre il permesso di lavoro per l'accesso in stiva di cui all'**Allegato n. 2** congiuntamente al comando nave intellegibilmente compilato e sottoscritto in ogni sua parte prevista.

Il permesso di lavoro per l'accesso dovrà essere sottoscritto dalla persona o capo della squadra che entra in stiva o da persona responsabile dallo stesso nominata.

Detto permesso, qualora non più valido, unitamente all'esecuzione delle misure ambientali, dovrà essere riformulato ogniqualvolta i lavoratori portuali devono accedere alla stiva. Le misurazioni ambientali sono di competenza dell'impresa portuale, anche qualora effettuate tramite il Consulente Chimico di Porto.

Fatto salvo quanto scaturito dai controlli e dalle valutazioni dei rischi effettuate dal datore di lavoro, per l'ingresso in stiva si dovranno comunque adottare le seguenti misure di sicurezza.

L'impresa portuale incaricata delle attività di sbarco dei materiali che possono produrre impoverimento di ossigeno o produzione di gas tossici e/o infiammabili deve:

1. assicurarsi che sia stato emesso un parere favorevole all'ingresso in stiva da parte di un chimico di porto;
2. assicurarsi che gli operatori siano stati formati al corretto impiego degli analizzatori di gas;
3. dotare gli operatori che devono entrare in stiva o sostare in prossimità delle stive di analizzatori portatili rilevazione in continuo di gas che rilevino almeno la concentrazione di O₂, CO, gas infiammabili ed eventuali altri gas indicati dal chimico di porto, gestiti con i criteri indicati in **Allegato 3**;
4. assicurarsi che l'operatore che sosta a bordo stiva abbia un sistema di rivelamento di gas;
5. assicurarsi che vengano effettuati i monitoraggi nell'atmosfera all'interno delle stive prima dell'ingresso del personale all'interno delle stesse (i limiti da rispettare sono riportati in **Allegato 4**);
6. istruire il personale affinché si allontani dalle aree nelle quali venga riscontrato un superamento dei limiti di concentrazione previsti e si attivi per far intervenire un chimico di porto qualora le situazioni di pericolo si ripresentino o non si ripristino in tempi brevi le condizioni di sicurezza.

L'impresa portuale incaricata delle attività di sbarco dei materiali fumigati deve:

1. assicurarsi che sia stato emesso un parere favorevole all'ingresso in stiva da parte di un chimico di porto;
2. assicurarsi che gli operatori siano stati formati al corretto impiego degli analizzatori di gas;
3. dotare gli operatori di analizzatori portatili di gas che rilevino, in modo continuo, almeno la concentrazione di PH₃, O₂, CO e gas infiammabili ed eventuali altri gas indicati dal chimico di porto, gestiti con i criteri indicati in **Allegato 3 e 4**;
4. assicurarsi che l'operatore che sosta a bordo stiva abbia un sistema di rivelamento di gas;

5. assicurarsi che vengano effettuati i monitoraggi nell'atmosfera all'interno delle stive prima dell'ingresso del personale all'interno delle stesse (i limiti da rispettare sono riportati in **Allegato 4**);
6. assicurarsi che almeno uno degli operatori che accedono in stiva abbia un sistema di rivelamento di gas e che quello che lo indossa sia il primo a fare ingresso nella stiva;
7. istruire il personale affinché si allontani dalle aree nelle quali venga riscontrato un superamento dei limiti di concentrazione previsti e si attivi per far intervenire un chimico di porto qualora le situazioni di pericolo si ripresentino o non si ripristino in tempi brevi le condizioni di sicurezza.

Si deve tenere in debito conto che possono presentarsi sacche di gas o mancanza di ossigeno anche quando uno spazio confinato sia stato verificato con risultati tali da considerare l'ingresso non pericoloso.

Il permesso di lavoro dovrà essere a disposizione degli Enti di controllo, per almeno sei mesi.

articolo 3 **Permesso di lavoro in stiva**

Il permesso di lavoro, specifico per posizione/nome dello spazio chiuso, motivo dell'ingresso e validità, è strutturato in cinque sezioni:

1. preparazione prima dell'ingresso (controllato dal datore di lavoro o da persona responsabile nominata);
2. controlli prima dell'ingresso (controllato dalla persona o dal capo della squadra che entra);
3. apparato per la respirazione ed altro equipaggiamento (controllato dal comandante della nave o da persona responsabile nominata);
4. personale entrante (compilato dalla persona responsabile supervisore all'ingresso);
5. completamento del lavoro (compilato dalla persona responsabile supervisore all'ingresso).

CAPITOLO III

REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA DEL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE ALL'IMBARCO E AL TRASPORTO MARITTIMO NONCHÉ DEL NULLA-OSTA ALLO SBARCO DI CARICHI SOLIDI E DI GRANAGLIE ALLA RINFUSA

TITOLO I (Disposizioni generali)

articolo 1

Carichi solidi alla rinfusa ammessi al trasporto, imbarco e sbarco

In conformità a quanto previsto dal D.M. 22 luglio 1991 citato in premessa, nell'ambito delle operazioni commerciali da compiersi nel porto di Oristano, le operazioni di imbarco e sbarco di carichi solidi alla rinfusa sono sottoposte alla vigilanza della Capitaneria di Porto di Oristano, che, su istanza della parte interessata, ne autorizza l'imbarco e/o concede il proprio nulla-osta allo sbarco.

I carichi solidi ammessi al Trasporto Marittimo, e quindi al conseguente imbarco e/o sbarco, sono quelli indicati nell'*International Maritime Solid Bulk Cargoes Code* (IMSBC Code), citato in preambolo ed adattato dall'IMO con la risoluzione MSC.268 (85).

L'imbarco, lo sbarco ed il trasporto marittimo di carichi alla rinfusa non elencati nel codice IMSBC, può essere effettuato solo in accordo al par. 1.3 IMSBC.

articolo 2

Modalità di presentazione dell'istanza per l'autorizzazione all'imbarco e trasporto od il nulla osta allo sbarco

L'armatore o il raccomandatario marittimo della nave presenta alla Capitaneria di Porto di Oristano, con 24 ore di anticipo rispetto al previsto arrivo della nave (i termini sono ridotti a quanto prima qualora la navigazione dal porto di partenza al porto di Oristano si compie in un arco temporale inferiore alle 24 ore) l'istanza intesa ad ottenere l'autorizzazione all'imbarco e trasporto o il nulla osta allo sbarco di carichi solidi alla rinfusa.

L'istanza deve soddisfare l'imposta sul bollo e deve essere compilata in duplice copia. Ferma restando l'osservanza della normativa in materia di imposta sul bollo, l'istanza, unitamente ai relativi allegati, può essere trasmessa alla Capitaneria di Porto di Oristano via mail o posta elettronica certificata.

L'istanza (vds fac-simile **allegato 5**), unitamente agli allegati (vdsi fac-simile **allegato 6 e 7**), riferita alla totalità del carico da imbarcare/sbarcare, deve contenere:

a) dati nave:

1. nome, numero IMO, nazionalità, stazza lorda, anno di impostazione chiglia ed abilitazione alla navigazione della nave;
2. data e ora di previsto arrivo della nave;
3. ormeggio previsto in porto;

b) dati relativi al carico da imbarcare/sbarcare:

1. porto di destinazione o di provenienza;
2. nome tecnico, gruppo e, come appropriato, numero ONU e classe IMO;
3. quantità da imbarcare o sbarcare.

Nell'istanza deve essere attestato, come appropriato, che sulla base delle dichiarazioni ricevute lo stivaggio del carico a bordo sarà effettuato, a cura del comando nave, tenendo conto:

1. della certificazione della nave;

2. della presenza di altro carico a bordo (merci pericolose e/o derrate alimentari);
3. delle norme di sicurezza di cui al cap. VI della SOLAS, solo per navi in navigazione internazionale, e dei criteri di separazione e stivaggio prescritti dal D.M. 22 luglio 1991;
4. delle condizioni riportate nel libretto di carico di cui alla regola 7.2 del cap. VI della SOLAS, solo per navi in navigazione internazionale, o del fascicolo di istruzioni al comandante della nave sulla stabilità vidimato dall'organismo tecnico ;
5. del piano di caricazione/scaricazione, concordato tra comandante e rappresentante dell'impresa portuale di cui alla regola 7.3 del cap. VI della SOLAS (vedi fac-simile **allegato 8**).

All'istanza devono essere altresì, allegati, i documenti sotto indicati:

- a) certificazione di cui al punto 7 dell'allegato al D.D. 1340/2010. La stessa può essere depositata in copia presso la Capitaneria di porto all'atto del primo arrivo della nave;
- b) copia della "scheda informazioni sul carico" (vds fac-simile **allegato 7**) compilata dal caricatore e contenente tutti i dati tecnici richiesti dalla Sezione 4.2 del D.M. 22 luglio 1991;
- c) certificati di analisi e connesse dichiarazioni di cui alla Sezione 4.3 del D.M. 22 luglio 1991;
- d) dichiarazioni aggiuntive prescritte dalle tabelle relative ai singoli prodotti;
- e) dichiarazione di cui alla regola 10.2 del cap. XII della SOLAS rilasciata da un ente collaudatore accreditato dall'Amministrazione del paese di produzione del prodotto o, in mancanza, dall'organizzazione di misura accreditata così come definita nel paragrafo 2.2 dell'allegato al D.D. 1340/2010 ovvero, in caso di giustificata urgenza, da un chimico iscritto all'albo professionale.

La Capitaneria di porto di Oristano, mediante l'esame della documentazione prevista, verifica che la stessa contenga le indicazioni prescritte dalle presenti procedure, che la nave sia idonea al trasporto delle merci e che le stesse siano ammesse al trasporto marittimo. In esito al predetto controllo, autorizza l'imbarco e trasporto o concede il nulla osta allo sbarco.

Copia dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto o del nulla osta allo sbarco viene consegnata al richiedente (armatore o raccomandatario marittimo) che provvederà per la consegna della stessa al Comandante della nave.

Le pratiche previste per la concessione dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto o del nulla osta allo sbarco devono essere svolte, salvo casi eccezionali, durante le ore di ufficio.

Le operazioni commerciali potranno avere inizio unicamente a seguito di presentazione alla Capitaneria di Porto di Oristano, a cura del Raccomandatario Marittimo, della copia del piano di caricazione/scaricazione di cui alla Regola 7.3 del Cap. VI della SOLAS (vds fac-simile **allegato 8**) e copia della *check-list* di sicurezza terra nave di cui alla Risoluzione A.862(20) (vds fac-simile **allegato 9**).

La *check-list* di cui sopra dovrà essere compilata in tutte le sue parti. Qualora non fosse possibile dovranno esserne indicati i motivi e gli accordi raggiunti relativamente alle precauzioni alternative adottate tra comando nave e rappresentante dell'impresa portuale.

La documentazione richiamata potrà essere consegnata a mano, nelle ore d'ufficio alla competente Sezione Sicurezza della Navigazione; fuori degli orari d'ufficio e/o nei giorni festivi all'Ufficiale/Sottufficiale in servizio continuato presso la Capitaneria di porto di Oristano.

Al fine di rendere più snello e celere l'iter istruttorio, la documentazione (**allegati 8 e 9**) potrà essere tempestivamente anticipata via mail o pec.

Nel caso di imbarco e trasporto o transito di merci pericolose, di cui alla regola 7 parte A-1 del cap. VII della SOLAS, il Comandante della nave, prima della partenza, dovrà consegnare copia del manifesto speciale o del piano di carico di cui alla regola 7-2.2 parte A-1 del cap. VII della SOLAS alla Capitaneria di porto di Oristano nonché al raccomandatario marittimo o all'armatore il quale dovrà conservarlo fra i suoi atti fino alla completa scarica delle merci pericolose ivi riportate.

L'intera documentazione intesa ad avviare le operazioni di carico/scarica (vedi facsimile allegati 8 e 9) dovrà essere prodotta ogni qual volta avviene una nuova operazione commerciale ovvero una variazione nelle modalità di svolgimento per la medesima operazione rispetto a quelle già previste intendendo in tal senso anche lo spostamento della nave ad altro ormeggio ancorché nel medesimo bacino portuale.

articolo 3

Verifiche da parte del consulente chimico del porto

Nel caso in cui lo sbarco di carichi solidi alla rinfusa riguardi merci suscettibili di emettere gas tossici o infiammabili o di causare impoverimento del contenuto di ossigeno, prima dell'avvio delle operazioni commerciali, occorrerà esibire alla Capitaneria di porto un certificato rilasciato dal Consulente Chimico del porto di Oristano attestante lo stato di sicurezza delle stive in osservanza dell'art. 25 del D.Lgs. 272/1999, l'eventuale necessità di un servizio antincendio nonché le modalità e le prescrizioni particolari per i lavoratori portuali. Detta certificazione potrà essere inviata anche via mail o pec.

In attesa del sopralluogo del Consulente Chimico del porto, la nave che ha ultimato le operazioni di ormeggio dovrà mantenere le stive chiuse finché lo stesso non avrà dato disposizioni in merito.

Salvo che non sia diversamente disposto per specifiche necessità dall'Autorità Marittima, nessun operatore portuale potrà recarsi a bordo prima che il Consulente Chimico del porto abbia terminato gli accertamenti, restando consentito l'accesso agli spazi del carico unicamente al personale di bordo per le attività di governo e conduzione della nave.

Nel caso il sopralluogo del Consulente Chimico del porto avvenga in rada le stive potranno essere aperte per le operazioni di ventilazione del carico ma dovranno essere chiuse, per consentire al Consulente Chimico del porto o al Pilota di potervi imbarcare in sicurezza, già da quando questi professionisti si avvicinano sotto bordo.

Salvo diverse indicazioni del Consulente Chimico del porto l'eventuale ventilazione delle stive con mezzi meccanici dovrà essere interrotta per tutto il tempo in cui i professionisti permangono a bordo.

La riapertura delle stive in rada dovrà essere concordata con il Consulente Chimico del porto anche al fine di consentire le necessarie misurazioni.

In ogni caso, ogniqualvolta ritenuto opportuno e per qualsivoglia tipologia di merci, è fatta salva alla Capitaneria di porto la possibilità di richiedere di provvedere ad ulteriori controlli a cura del Consulente chimico del porto di Oristano anche qualora non espressamente previsti da leggi e regolamenti.

I suddetti oneri saranno a carico dell'impresa portuale autorizzata ex art. 16 della Legge n. 84/94 che effettua le operazioni portuali di carico e/o scarico la quale potrà rivalersi verso terzi sulla base di contratti/obbligazioni preesistenti disciplinanti la fattispecie.

Le suddette verifiche potranno anche essere eseguite in banchina, tuttavia, nel caso in cui il Consulente Chimico del porto di Oristano prescrivesse di eseguire la ventilazione del carico in rada, le spese relative alla movimentazione della nave dal porto in rada e viceversa dovranno essere assunte dal ricevitore del carico. A tal proposito lo stesso dovrà presentare apposita dichiarazione, anche sotto forma permanente per ogni arrivo di nave.

articolo 4

Vigilanza antincendio

Nel caso in cui le operazioni commerciali riguardino merci pericolose alla rinfusa infiammabili allo stato solido, in relazione al livello di pericolosità ed ogniqualvolta ritenuto necessario da questa Capitaneria di porto anche su segnalazione del Consulente chimico, dovrà essere garantita la vigilanza antincendio.

articolo 5

Prescrizioni di sicurezza

Prima dell'inizio delle operazioni commerciali, il Comandante della nave dovrà ottemperare alle eventuali prescrizioni contenute nell'autorizzazione all'imbarco/nulla osta allo sbarco rilasciata dalla Capitaneria di Porto di Oristano.

Durante le predette operazioni, il comandante della nave ed il rappresentante dell'impresa portuale autorizzata ex art. 16 della Legge n. 84/94, che effettua le operazioni portuali di carico e/o scarico, dovranno verificare la permanenza delle condizioni di sicurezza accertate congiuntamente in occasione della compilazione della check-list di sicurezza terra-nave e, in caso negativo, sospendere le operazioni commerciali informando prontamente dell'accaduto la Capitaneria di Porto di Oristano.

TITOLO II

(Disposizioni particolari relative al trasporto di granaglie alla rinfusa)

Articolo 6

In conformità a quanto previsto dal Decreto Dirigenziale 289/2016 emanato dal Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto in data 23.03.2016, nell'ambito delle operazioni commerciali da compiersi nel porto Oristano, le operazioni di imbarco, sbarco e trasporto di granaglie alla rinfusa sono sottoposte alla vigilanza della Capitaneria di porto di Oristano restando ferme le disposizioni generali previste dalla suddetta norma.

Articolo 7

In aggiunta a quanto previsto dal citato Decreto Dirigenziale 289 del 23.03.2016, i comandanti di tutte le navi che trasportano granaglie – così come definite dal codice *“International Code for the safe carriage of grain in bulk”* – devono fornire alla Capitaneria di porto ed ad un consulente chimico di porto abilitato ad operare nel porto di Oristano, almeno 24 ore prima del previsto arrivo in porto della nave (i termini sono ridotti a quanto prima qualora la navigazione dal porto di partenza al porto di Oristano si compie in un arco temporale inferiore alle 24 ore), apposita dichiarazione dalla quale risulti:

1. nel caso di carichi alla rinfusa fumigati successivamente alla caricazione:

- la data nella quale hanno avuto termine le operazioni di fumigazione;
- l'elenco delle stive fumigate e quantità di merce fumigata presente in ciascuna stiva;
- il tipo e concentrazione del fumigante impiegato;

- la data ed ora alla quale hanno avuto inizio o avranno presumibilmente inizio le operazioni di ventilazione del carico;
- le modalità di applicazione del fumigante (pastiglie posate sulla superficie del carico o all'interno della massa del carico, polvere, iniezioni di gas nella massa del carico, sacchetti di fumigante in polvere posati sul carico o all'interno della massa del carico o eventuali altre tecniche);
- i valori di concentrazioni riscontrati sulla superficie del carico riferiti alla data ed ora delle misurazioni;
- se le raccomandazioni di cui alla Circolare MSC. 1/Circ 1264 del 27 Maggio 2008 siano state tutte rispettate ed eventualmente quali di queste non lo siano state.

2. nel caso di carichi alla rinfusa di cui il Comando nave abbia la documentata certezza che la merce trasportata non ha subito in nessuna fase del trasporto (anche precedente all'imbarco compresa la fase di stoccaggio nei silos) alcun processo di fumigazione con sostanze tossiche:
che il carico non è mai stato sottoposto a trattamenti con sostanze fumiganti;
quali sono stati i risultati delle eventuali analisi condotte sull'atmosfera all'interno degli spazi del carico.

3. nel caso di carichi alla rinfusa di cui il Comando Nave non abbia la certezza che la merce non ha subito in nessuna fase del trasporto processi di fumigazione:
la data ed ora alla quale hanno avuto inizio o avranno presumibilmente inizio le operazioni di ventilazione del carico. Nei casi ricadenti in questa fattispecie valgono le medesime misure di sicurezza prescritte dalla presente ordinanza per i carichi fumigati.

Articolo 8

Verifiche da parte del Consulente Chimico di porto

Nei casi descritti dall'articolo precedente, durante la sosta in rada dell'unità, se prevista, o comunque prima dell'inizio delle operazioni di movimentazione del carico, dovrà essere effettuata – su incarico del Comando di bordo, tramite l'Agenzia raccomandataria – una verifica da parte di un consulente chimico di porto abilitato ad operare nel porto di Oristano, ai fini del rilascio di un "certificato di non pericolosità" relativo allo stato delle stive contenenti il carico. Tale certificazione dovrà essere rilasciata soltanto qualora la concentrazione del prodotto fumigante residuo rilevato nelle stive sia tale da non produrre condizioni di pericolosità all'avvio delle operazioni di scarico alle condizioni indicate nella stessa.

In caso contrario il Consulente Chimico di porto emetterà un certificato contenente le opportune prescrizioni a carico del Comando nave. Il "certificato di non pericolosità" verrà rilasciato a seguito di un nuovo accertamento, effettuato sempre dal Consulente Chimico di porto, per la verifica della corretta osservanza ed efficacia delle azioni poste in essere.

Le operazioni di movimentazione del carico non potranno avere inizio prima del rilascio di detto certificato che conterrà, a seconda del caso, eventuali ulteriori prescrizioni di sicurezza da seguire nel corso delle operazioni stesse.

In attesa del sopralluogo del Consulente Chimico del porto, la nave che ha ultimato le operazioni di ormeggio dovrà mantenere le stive chiuse finché lo stesso non avrà dato disposizioni in merito.

Salvo che non sia diversamente disposto per specifiche necessità dall'Autorità Marittima, nessun operatore portuale potrà recarsi a bordo prima che il Consulente Chimico del porto abbia terminato gli accertamenti, restando consentito l'accesso agli spazi del carico al unicamente al personale di bordo per le attività di governo e conduzione. Nel caso il sopralluogo del Consulente Chimico del porto avvenga in rada le stive potranno essere aperte per le operazioni di ventilazione del carico ma dovranno essere chiuse, per consentire al Consulente Chimico del porto o al Pilota di potervi imbarcare in sicurezza, già da quando questi professionisti si avvicinano sotto bordo.

Salvo diverse indicazioni del Consulente Chimico del porto l'eventuale ventilazione delle stive con mezzi meccanici dovrà essere interrotta per tutto il tempo in cui i professionisti permangono a bordo.

La riapertura delle stive in rada dovrà essere concordata con il Consulente Chimico del porto anche al fine di consentire le necessarie misurazioni.

Sulla base delle risultanze della dichiarazione di cui all'art. 7.1, della scheda di sicurezza e di pericolosità del prodotto fumigante e della verifica effettuata a bordo in particolare per quanto attiene alle caratteristiche di distribuzione all'interno del carico, il Consulente Chimico di porto intervenuto indicherà nel proprio certificato se risulti opportuno sottoporre il carico ad ulteriori verifiche nel corso delle operazioni.

In ogni caso, se nel corso delle operazioni dovessero rilevarsi concentrazioni di gas tossici superiori ai limiti prefissati, le stesse dovranno essere immediatamente sospese in attesa dell'avvenuto ripristino delle condizioni di sicurezza come certificate dal Consulente Chimico e si dovrà interessare la Capitaneria di porto di Oristano per gli eventuali accertamenti del caso.

Al fine di utilizzare correttamente i sistemi di rilevazione in continuo di gas, anche nel caso di carichi non fumigati, il personale dovrà essere addestrato al corretto impiego degli analizzatori per la rilevazione in continuo di gas e dotato di tali DPI.

L'efficienza di tali analizzatori deve essere garantita mediante un sistema di gestione basato sugli accorgimenti indicati in **Allegato 3** la cui adozione potrà essere verificata dall'Autorità Marittima.

Articolo 9

Procedure che devono essere rispettate dal personale, non facente parte dell'equipaggio, che intende accedere in rada a bordo di navi con carico fumigato accompagnato dal chimico di porto

In assenza di specifico nulla osta dell'Autorità Marittima, il Comando Nave deve vietare l'accesso a bordo di navi in rada con carichi fumigati, di personale non facente parte dell'equipaggio.

Il personale che intende recarsi a bordo di navi fumigate deve presentare apposita istanza all'Autorità Marittima specificando il motivo del sopralluogo a bordo, l'orario presunto del sopralluogo e la durata presunta delle operazioni da svolgere.

L'Autorità Marittima può autorizzare l'accesso a bordo di personale non facente parte dell'equipaggio qualora si verifichi una delle seguenti condizioni:

- le stive, i portellini di ventilazione, i passi d'uomo per l'accesso alle stive ed ad ogni eventuale locale in comunicazione con esse siano chiusi e il Comando Nave produca copia del certificato previsto al punto 3.3.2.9.3 della MSC.1/Circ 1264 del 27 Maggio 2008, rilasciato dal responsabile della fumigazione, attestante la tenuta di gas

degli spazi del carico e copia della/e pagina/e del registro nel quale siano annotati i risultati dei monitoraggi ai sensi del punto 3.3.2.13 della stessa circolare.

- il Comando Nave produca un certificato del Chimico di Porto attestante la sussistenza delle condizioni di sicurezza per l'accesso a bordo e contenente le misure da rispettare.
- il personale che intende accedere a bordo sia accompagnato dal chimico di porto e si attenga alle procedure di cui al successivo articolo 10.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano ai piloti del porto.

Articolo 10

Procedure che devono essere rispettate dal personale, non facente parte dell'equipaggio, che intende accedere a bordo di navi fumigate accompagnato dal chimico di porto

Il personale che intende accedere a bordo di navi fumigate accompagnato dal chimico di porto, può salire a bordo della nave solo dopo che il Chimico di Porto ha effettuato i primi accertamenti sull'atmosfera presente sul ponte coperta e solo dopo che il medesimo ha verificato che vi siano le condizioni di sicurezza e lo ha inviato a salire. Per salire a bordo il personale deve essere munito di maschera con filtro per fosfina. Sulla nave il personale deve attenersi scrupolosamente alle disposizioni impartite dal Chimico di Porto permanendo e transitando solo negli spazi della nave indicati dal Chimico di Porto.

Il personale può permanere a bordo solo per lo stretto tempo necessario per svolgere le operazioni indicate nel nulla osta. terminate tali attività il personale deve scendere dalla nave e rientrare a terra o attendere sull'imbarcazione dei battellieri qualora il Chimico debba condurre altri accertamenti a bordo.

Durante l'accertamento, l'imbarcazione dei battellieri mantiene le distanze dalla nave indicate dal Chimico di Porto.

Articolo 11

Procedure per la rimozione di sostanze fumiganti in sacchetti o di altri residui di fumigante non completamente reagito

La rimozione di sostanze fumiganti in sacchetti o di altri residui di fumigante non completamente reagito dalle stive o altri spazi della nave è soggetta a nulla-osta dell'Autorità Marittima.

All'istanza per l'ottenimento del nulla-osta, presentata dal raccomandatario marittimo (o dal ricevitore), devono essere allegati:

1. copia dell'autorizzazione all'uso dei gas tossici acquisita ai sensi dell'art 4 lettera a) del R.D. 9 gennaio 1927, n. 147 della ditta che procederà alle attività di rimozione;
2. dichiarazione, resa dal titolare della ditta, recante i nominativi del personale impiegato nelle attività di rimozione (compreso il direttore tecnico ove previsto) e gli estremi dell'autorizzazione all'impiego di gas tossici di cui all'art 4 lettera c) del R.D. 9 gennaio 1927, n. 147 di ciascun operatore;

In funzione delle caratteristiche del fumigante, delle quantità, dei locali della nave nei quali si trova il prodotto fumigante e di altri eventuali particolari situazioni, l'Autorità Marittima può disporre che le operazioni di rimozione si svolgano in presenza di un Chimico di Porto.

Prima dell'inizio delle operazioni di rimozione la ditta incaricata delle operazioni di rimozione si deve accertare che siano presenti sotto bordo gli autoveicoli necessari per il trasporto dei materiali da rimuovere.

Articolo 12

Applicabilità

Le disposizioni del presente titolo si applicano oltre che al trasporto alla rinfusa di granaglie anche a tutte le altre classi merceologiche sottoposte a processo di fumigazione ed in particolare, ai carichi fumigati che, non rientrando nel campo di applicazione del codice *“International Code for the safe carriage of grain in bulk”*, non sono neppure inclusi nel gruppo B del codice IMSBC.