

I N D I C E

PARTE	TITOLO	ARTICOLO	OGGETTO
PRIMA	GENERALITA'		
		1	Oggetto del Regolamento
		2	Uso e destinazioni delle aree demaniali marittime portuali
SECONDA	DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE, DEGLI ORMEGGI E DELLA SOSTA DELLE UNITÀ NAVALI E ATTIVITA' PORTUALI CONNESSE AGLI ACCOSTI		
		3	Campo di Applicazione
		4	Individuazione dei punti di fonda
		5	Obblighi durante la sosta alla fonda
		6	Servizi portuali
		7	Pilotaggio
		8	Ormeggio
		9	Obbligo di chiamata
		10	Navigazione nell'ambito portuale: obblighi e divieti
		11	Velocità di manovra
		12	Autorizzazione Ormeggio
		13	Accosti straordinari ed occasionali
		14	Sospensione di corse
		15	Disponibilità e destinazione ormeggi
		16	Modalità di ormeggio delle navi
		17	Obblighi armatore
		18	Obblighi Comandante durante l'imbarco/sbarco e obbligo personale in banchina
		19	Obbligo segnaletica
		20	Disposizioni per le biglietterie
		21	Obblighi durante la sosta in porto
		22	Norme particolari per i pescherecci ed unità da diporto
		23	Sinistri
		24	Navi in disarmo e in sosta notturna
		25	Lavori a bordo di navi in sosta nel porto
		26	Lavori subacquei in porto
		27	Disposizioni varie
TERZA	IMBARCO, SBARCO E TRASPORTO VIA MARE DELLE MERCI PERICOLOSE E DEI RIFIUTI		
		28	Campo di applicazione
		29	Istanza di autorizzazione all'imbarco, trasporto e nulla osta allo sbarco di merci pericolose
		30	Esplosivi
		31	Controlli e verifiche
		32	Prescrizioni di sicurezza
		33	Disposizioni per le navi espletanti il servizio di trasporto dei rifiuti non pericolosi in colli
		34	Rilascio autorizzazione/nulla osta
		35	Obblighi e divieti

		36	Trasporto via mare di rifiuti solidi urbani
QUARTA	PREVENZIONE INCENDI NEI PORTI DEL CIRCONDARIO MARITTIMO DI POZZUOLI ED ESECUZIONE DI LAVORI CON L'IMPIEGO DI FONTI TERMICHE		
		37	Obblighi dei Comandanti delle navi ai fini della prevenzione incendi
		38	Divieti vari
		39	Lavori a bordo con uso di fonti termiche: generalità
		40	Disposizioni per i lavori a bordo con uso di fonti termiche
		41	Rilascio del nulla osta
		42	Compiti del Coordinatore dei Lavori/Datore di Lavoro
		43	Compiti della Ditta
		44	Precauzioni durante le lavorazioni a caldo
		45	Varie
QUINTA	ALAGGIO E VARO DI UNITA' NAVALI		
		46	Generalità e campo di applicazione
		47	Disposizioni amministrative
		48	Alaggio e varo mediante l'utilizzo di scali alaggio
		49	Prescrizioni comuni
		50	Prescrizioni specifiche
		51	Deroghe
SESTA	ATTIVITÀ DI RIFORNIMENTO COMBUSTIBILI A UNITÀ NAVALI		
		52	Località e modalità di bunkeraggio
		53	Procedure amministrative per l'autorizzazione al bunkeraggio
		54	Requisiti tecnici relativi alle attrezzature
		55	Limitazioni meteo e di visibilità
		56	Procedure in caso di sversamenti
	DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER IL BUNKERAGGIO A MEZZO DI AUTOBOTTI OVVERO DISTRIBUTORI MOBILI CONFORMI AL D.M. 19 MARZO 1990.		
		57	Disposizioni generali
		58	Limitazioni
	DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER IL RIFORNIMENTO DI DISTRIBUTORI AUTOMATICI FISSI SISTEMATI IN BANCHINA.		
		59	Disposizioni generali
	DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER IL RIFORNIMENTO A MEZZO DI DISTRIBUTORI FISSI SISTEMATI IN BANCHINA		
		60	Definizioni e disposizioni generali
	DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER IL RIFORNIMENTO A MEZZO DI BETTOLINA		
		61	Istruttoria per il rilascio della concessione
		62	Requisiti per le bettoline
		63	Modalità di rifornimento in banchina
		64	Modalità di rifornimento in rada
		65	Prescrizioni di attenzione alla manovra

			per le altre navi
SETTIMA	DEPOSITO SUL PUBBLICO DEMANIO MARITTIMO PICCOLE UNITÀ, RETI ED ATTREZZI DA PESCA		
		66	Disposizioni generali
		67	Istanza
		68	Adempimenti e controlli
OTTAVA	ESECUZIONE DI ATTIVITÀ NEI PORTI E NELLE AREE DEMANIALI MARITTIME DI COMPETENZA DEL CIRCONDARIO MARITTIMO DI POZZUOLI (ART.68 CODICE DELLA NAVIGAZIONE)		
		69	Disposizioni generali
		70	Casi di esclusione
ANNESI			
ANNESSO I		Ordinanza n. 20/2012 del 17.04.2012 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli	
ANNESSO II		Decreto Dirigenziale dell'AGC Trasporti e Viabilità – Settore Demanio Marittimo n. 43 del 7/6/2012 della Regione Campania – “Regolamentazione e disciplina delle attività e degli usi nel porto di Pozzuoli, comune di Pozzuoli”	
ANNESSO III		Decreto Dirigenziale dell'AGC Trasporti e Viabilità – Settore Demanio Marittimo n. 9 DEL 24/02/2011 della Regione Campania – “Nuova individuazione dei punti di sbarco del pescato sul demanio marittimo ubicato in regione Campania”	
ANNESSO IV		Decreto Dirigenziale dell'AGC Trasporti e Viabilità – Settore Demanio Marittimo n. 2 del 27/02/2012 della Regione Campania – “Nuovo punto di sbarco del pescato nel porto di Pozzuoli”	
ANNESSO V		Decreto Dirigenziale dell'AGC Trasporti e Viabilità – Settore Demanio Marittimo n. 76 del 5/7/2011 della Regione Campania – “Regolamentazione e disciplina delle attività e degli usi nel porto di Baia, Comune di Bacoli”	
ANNESSO VI		Stralcio carta nautica n.127 riportante i punti di fonda.	
ALLEGATI			
Allegato 1		Domanda di ormeggio	
Allegato 2		Domanda di accosto occasionale	
Allegato 3		Richiesta immersione per lavori subacquei	

<i>Allegato 4</i>	Richiesta autorizzazione imbarco e trasporto/nulla osta allo sbarco merci pericolose
<i>Allegato 5</i>	Richiesta nulla osta lavori con fiamma – Comandante nave
<i>Allegato 5 bis</i>	Richiesta nulla osta lavori con fiamma – Datore lavoro impresa
<i>Allegato 6</i>	Comunicazione alaggio/varo unità da pesca/diporto
<i>Allegato 7</i>	Richiesta di permesso per l'effettuazione di operazioni di bunkeraggio a distributore fisso
<i>Allegato 7 bis</i>	Richiesta di permesso per l'effettuazione di operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte
<i>Allegato 8</i>	Autorizzazione per il deposito temporaneo di unità da pesca/reti o attrezzi
<i>Allegato 9</i>	SCIA art. 19 legge 241/1990 – Iscrizione registri 2° comma art. 68 Cod. Nav.
<i>Allegato 9 bis</i>	SCIA art. 19 legge 241/1990 – Mantenimento Iscrizione registri 2° comma art. 68 Cod. Nav.

PARTE PRIMA

Generalità

Art. 1 – Oggetto del Regolamento

Il presente regolamento disciplina le attività appresso specificate allorché le stesse si svolgono nei porti, negli approdi e, più in generale, sulle aree demaniali marittime del Circondario Marittimo di Pozzuoli:

- Navigazione, ormeggio e sosta delle unità navali;
- Imbarco e sbarco delle merci pericolose e trasporto di rifiuti via mare;
- Esecuzione di lavori con l'uso di fiamma a bordo di unità navali;
- Attività di alaggio e varo di unità navali;
- Attività di rifornimento combustibili a unità navali;

- Deposito unità da pesca, reti e attrezzi da pesca sulle aree demaniali marittime;
- Esecuzione di attività nei porti e nelle aree demaniali marittime che coinvolgano le competenze dell'Autorità Marittima (art.68 Codice della Navigazione)

Per tutto quanto non previsto dal presente regolamento relativamente alla disciplina delle attività del Porto di Baia si rimanda a quanto previsto dall'Ordinanza n. 20/2012 del 17.04.2012 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli **(annesso I)**.

Art. 2 – Uso e destinazioni delle aree demaniali marittime portuali

Fatte salve eventuali e diverse determinazioni della locale Autorità Marittima in relazione a particolari esigenze connesse al traffico portuale ed alla sicurezza della navigazione, intesa nella sua accezione più ampia, le destinazioni dei moli e delle banchine dei porti/approdi del Circondario Marittimo di Pozzuoli sono come appresso specificato:

a) Porto di Pozzuoli

La destinazione dei moli e delle banchine del porto di Pozzuoli, nonché le attività esercitabili nel predetto ambito portuale sono quelle indicate nel Decreto Dirigenziale dell'AGC Trasporti e Viabilità – Settore Demanio Marittimo n. 43 del 7/6/2012 della Regione Campania – “Regolamentazione e disciplina delle attività e degli usi nel porto di Pozzuoli, comune di Pozzuoli”, in allegato al presente Regolamento e che ne costituisce parte integrante **(annesso II)**.

Ai sensi dei Decreti Dirigenziali dell'AGC Trasporti e Viabilità – Settore Demanio Marittimo della Regione Campania n. 9/2011 **(annesso III)** e n. 2/2012 **(annesso IV)** il porto di Pozzuoli è stato individuato come punto di sbarco del pescato e dei prodotti della mitilicoltura.

In considerazione dei problemi di interrimento del fondale antistante la banchina del Mercato Ittico è, inoltre, individuato come punto “provvisorio” di attracco e travaso del solo pescato destinato alla struttura mercatale e per le sole unità con pescaggio superiore a metri 2,5 il tratto di 80 metri a partire dalla prima bitta lato Nord della banchina Emporio Ovest nel rispetto dell'arco temporale dalle ore 03:00 alle ore 07:00.

b) Porto di Baia

La destinazione dei moli e delle banchine del porto di Baia, nonché le attività esercitabili nel predetto ambito portuale sono quelle indicate nel Decreto Dirigenziale dell'AGC Trasporti e Viabilità – Settore Demanio Marittimo n. 76 del 5/7/2011 della Regione Campania – “Regolamentazione e disciplina delle attività e degli usi nel porto di Baia, Comune di Bacoli”, in allegato al presente Regolamento e che ne costituisce parte integrante **(annesso V)**.

Ai sensi del citato Decreto Dirigenziale dell'AGC Trasporti e Viabilità – Settore Demanio Marittimo della Regione Campania n. 9/2011 il porto di Baia è stato individuato come punto di sbarco del pescato e dei prodotti della mitilicoltura.

c) Approdo di Marina Grande di Bacoli

Per la destinazione dell'opera portuale esistente nell'approdo di Marina Grande di Bacoli si fa rinvio ai provvedimenti legalmente emanati da parte delle Autorità amministrativamente competenti.

E' consentito l'ormeggio delle unità da diporto nelle aree assentite in concessione all'uopo destinate e per il tempo strettamente necessario per l'imbarco/sbarco di passeggeri.

d) Porto di Acquamorta

Il porto di Acquamorta è in concessione al Comune di Monte di Procida per l'esecuzione di opere di completamento per la costruzione di un porto di 2^ categoria IV classe. E' facoltà del concessionario valutare ed autorizzare di volta in volta l'uso delle banchine già ritenute idonee per l'effettuazione di operazioni commerciali.

Ai sensi del Decreto Dirigenziale della Regione Campania n°09/2011 il porto di Acquamorta è stato individuato come punto di sbarco del pescato e dei prodotti della mitilicoltura.

e) Approdo di Torregaveta

Per la destinazione dell'opera portuale esistente nell'approdo di Torregaveta si fa rinvio ai provvedimenti legalmente emanati da parte delle Autorità amministrativamente competenti. E' consentito, altresì, l'ormeggio di unità da diporto esclusivamente per il tempo necessario per imbarcare/sbarcare passeggeri, purché tecnicamente compatibile.

f) Porto di Castel Volturno (Darsena San Bartolomeo)

La Darsena San Bartolomeo risulta in concessione per l'attuazione del porto turistico e relative infrastrutture (giusta convenzione rep. 14098 del 28.04.2008 reg. Atti Pubblici n. 2038 del 9.5.2008).

Essendo in atto i lavori propedeutici alla realizzazione di quanto sopra, ed alla luce delle condizioni di criticità esistenti all'interno dell'area portuale, la stessa è interdetta per l'ormeggio e lo stazionamento delle unità navali con Ordinanza dell'Ufficio Circondariale di Pozzuoli n. 25/2009 del 3 aprile 2009.

PARTE SECONDA

Disciplina della navigazione, degli ormeggi e della sosta delle unità navali e attività portuali connesse agli accosti

Art. 3 – Campo di applicazione

Il presente capitolo disciplina la navigazione, l'ormeggio e la sosta delle navi mercantili in genere, dei galleggianti nonché delle unità da diporto e da pesca nell'ambito dei porti, degli approdi e delle rade esistenti nel Circondario Marittimo di Pozzuoli.

Art. 4 – Individuazione dei punti di fonda

I punti di fonda destinati all'ancoraggio delle navi e dei galleggianti in attesa di ormeggiare alle banchine del porto di Pozzuoli, ovvero in temporanea sosta, sono:

- **Punto Bravo:** Lat. 40° 48'.75 N - Long. 014° 06' E (solo unità inferiori alle 500 TSL)
- **Punto Charlie:** Lat. 40°48'.9 N - Long.014°08', 20 E (navi fino a 100 mt.)
- **Punto Delta:** Lat. 40°48'.53 N - Long.014° 07', 9 E (tutte le navi);

come meglio individuati nello stralcio di carta nautica allegata (allegato VI).

I Comandanti delle unità dirette alle zone di ancoraggio della rada devono contattare con congruo anticipo a mezzo radio VHF (Canale 10) la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli per comunicare l'ora di previsto arrivo in rada, richiedendo contestualmente l'assegnazione di un punto di fonda.

Una volta ricevute le opportune istruzioni il Comandante è tenuto a seguirle ed eventuali scostamenti dovranno essere preventivamente autorizzati; Il raggiungimento del punto di fonda deve essere sempre comunicato a mezzo radio VHF (canale 10) alla medesima Sala Operativa.

In caso di particolari contingenti situazioni connesse anche indirettamente a superiori interessi pubblici e/o di sicurezza della navigazione l'Autorità Marittima può disporre il cambio del punto di fonda.

Art. 5 – Obblighi durante la sosta alla fonda

Durante la sosta alla fonda le navi devono:

- 1) mantenere un efficace servizio di guardia, da rafforzare in caso di avverse condizioni meteo marine;
- 2) mantenere in perfetta efficienza tutti i servizi con particolare riguardo a quelli relativi alla segnalazione ed estinzione degli incendi, tenendo sempre pronti per la consultazione il piano generale della nave e quello antincendio;
- 3) mostrare i fanali e i segnali previsti dalla COLREG 72;
- 4) emettere, in caso di limitata visibilità, i segnali acustici previsti dalla COLREG '72;
- 5) mantenere l'ascolto continuo sul canale 16 e 10 VHF ad eccezione delle unità da diporto e da pesca ed informare la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli di

qualsiasi evento straordinario che possa pregiudicare la sicurezza della navigazione e/o costituire pericolo per l'ambiente marino;

- 6) issare la bandiera dello Stato di appartenenza e dello Stato Italiano;
- 7) assicurare la presenza a bordo, ovvero assicurare l'immediata reperibilità del Comandante o, in assenza, del 1° Ufficiale di coperta e di tutti i membri dell'equipaggio necessari per effettuare, in sicurezza, qualsiasi manovra della nave;
- 8) evitare di effettuare lavori che comportino l'inoperatività dei mezzi propulsori o degli organi di governo in modo da essere pronta a muovere in qualsiasi momento. Eventuali richieste in tal senso possono essere autorizzate di volta in volta dalla locale Autorità Marittima, fermo restando l'obbligo di garantire, con apposita dichiarazione scritta, la pronta ed immediata disponibilità di un rimorchiatore di adeguata potenza.

I galleggianti e le unità non autopropulse che sostano all'ancoraggio in rada devono essere assistite continuativamente da un rimorchiatore di adeguata potenza che deve permanere nelle immediate vicinanze.

La messa in mare di imbarcazioni di salvataggio o di servizio deve essere autorizzata, tramite richiesta via VHF canale 16, dalla Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli.

Art. 6 - Servizi portuali

Nel Circondario Marittimo di Pozzuoli sono istituiti i sotto elencati servizi tecnico-nautici:

- servizio di pilotaggio - disciplinato dal Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 2.9.1996.
- servizio di ormeggio e battellaggio - disciplinato dal "Regolamento di Servizio Gruppo Ormeggiatori e Battellieri e del porto di Pozzuoli" approvato con Ordinanza n°3/08 del 01.02.2008 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli.

Art. 7 – Pilotaggio

Nel porto di Pozzuoli il pilotaggio è obbligatorio per l'entrata e l'uscita delle navi, per i movimenti all'interno del porto, esclusi quelli che si effettuano lungo la stessa banchina quando non comportino l'uso delle macchine e/o rimorchiatori.

Il punto di imbarco/sbarco pilota è ad un miglio dal fanale verde di Pozzuoli - nel punto di coordinate **Lat. 40° 48', 6 N - Long. 014° 05,5' E.**

La zona di obbligatorietà del pilotaggio è costituita dall'intero specchio acqueo portuale di Pozzuoli e dalla zona di mare racchiusa nel raggio di un miglio dal fanale verde in testata al molo Caligoliano.

Sono esentate dall'obbligatorietà del pilotaggio:

- navi militari;
- navi di stazza lorda GT fino a 500 tonnellate;
- navi da pesca non adibite a pesca atlantica;
- rimorchiatori addetti al servizio portuale;
- navi addette al traffico locale ed ai lavori nel porto;

Le navi fino a 2000 tonnellate di stazza lorda (GT), sempreché non sia richiesto l'uso del rimorchiatore, possono avvalersi del servizio di pilotaggio in VHF, quando il comando di bordo mostri di possedere conoscenza della lingua italiana.

L'Autorità Marittima può imporre la presenza del pilota a bordo qualora particolari condizioni meteo marine o di traffico in ambito portuale lo richiedano ai fini della sicurezza della nave, del porto e della navigazione.

Art. 8 – Ormeggio

E' fatto obbligo a tutte le unità che effettuano traffico passeggeri e merci, di linea e non, nonché le navi da pesca di utilizzare il servizio di ormeggio qualora la stazza lorda sia uguale o superiore a 500 tonnellate.

Art. 9 - Obbligo di chiamata

Prima dell'entrata nel porto e all'uscita dallo stesso – ad un miglio dal fanale verde del porto - le unità navali devono contattare via radio VHF (canale 10), o in alternativa, via telefono (0815261160), la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli fornendo i seguenti dati:

- ✓ tipo, nome e nazionalità della nave;
- ✓ provenienza/destinazione;
- ✓ quantità e natura del carico a bordo;
- ✓ rotta e velocità (in partenza);
- ✓ numero dei componenti l'equipaggio;
- ✓ numero dei passeggeri a bordo;
- ✓ numero dei veicoli a bordo;

Le unità navali devono, altresì, comunicare l'ora di fine manovra d'ormeggio quando in arrivo e l'ora in cui mollano gli ormeggi quando in partenza.

Sono esonerati dagli obblighi del presente articolo:

- i titolari delle unità da diporto, ad eccezione di quelle per le quali vi è l'obbligo di avere a bordo un apparato di radiocomunicazione, che ormeggiano negli specchi acquei ad essi destinati;

- i titolari di tutte le unità che non hanno l'obbligo di avere a bordo un impianto di radiocomunicazione.

Tutte le unità che effettuano movimenti da una banchina ad un'altra del porto devono comunicare, all'inizio del movimento, sul canale 10 VHF, alla Sala Operativa i dati di cui all'articolo precedente comunicando, altresì, l'orario di ormeggio alla banchina assegnata.

Art.10 - Navigazione nell'ambito portuale: obblighi e divieti

Le unità navali ed i galleggianti possono navigare nell'ambito portuale per raggiungere, lasciare o cambiare posto di ormeggio, secondo le modalità di seguito stabilite.

In qualsiasi momento la locale Autorità Marittima, qualora ricorrano particolari situazioni connesse alla sicurezza portuale o alle condizioni meteo marine, può disporre di lasciare e/o cambiare il posto di ormeggio ovvero può sospendere il movimento delle unità navali.

Nel corso della navigazione nell'ambito portuale le navi devono:

1. tenere pronte le ancore per dar fondo all'occorrenza;
2. dare la precedenza alle navi in uscita e comunque evitare la manovra contemporanea con altre unità, salvo espressa autorizzazione della Sala Operativa di Circomare Pozzuoli;
3. arrestare i propulsori nelle immediate vicinanze delle banchine onde evitare la sgrottatura delle medesime;
4. in caso di necessità, richiamare con fischi brevi l'attenzione di eventuali unità che intralcino la navigazione e/o la manovra;
5. segnalare con i segnali acustici regolamentari la propria presenza in caso di nebbia;
6. abbassare il portellone e/o la celata di carico solo dopo aver ultimato la manovra di ormeggio e chiudere completamente il portellone e/o la celata prima di iniziare la manovra di disormeggio;
7. effettuare la manovra di disormeggio con l'ausilio delle ancore e, ove necessario, con l'ausilio dei propulsori, al più basso regime possibile;
8. mantenere l'ascolto continuo sul canale 16 e 10 VHF.

Art.11 – Velocità di manovra

E' fatto obbligo a tutte le unità in ingresso e/o uscita dal porto e in navigazione nei bacini portuali di navigare ad una velocità non superiore alla minima necessaria per la manovrabilità e il buon governo - al fine di evitare moto ondoso e risacca all'interno del bacino portuale che potrebbe risultare dannoso per le unità all'ormeggio – e tale da poter agire in maniera appropriata ed efficace per evitare collisioni.

Si dovrà in ogni caso evitare di arrecare impedimento alle altre unità già impegnate in manovra ed adottare ogni utile precauzione al fine di garantire la massima sicurezza in ambito portuale.

Art. 12 – Autorizzazione Ormeggio

I vettori autorizzati ad effettuare accosti di linea disciplinati dalla Regione Campania, da/per i porti del Circondario Marittimo di Pozzuoli, devono darne comunicazione all'Autorità Marittima del porto interessato con un preavviso di 2 giorni, allegando copia del provvedimento autorizzativo regionale.

Allo stesso modo tutti coloro che intendono effettuare accosti diversi da quelli disciplinati dalla Regione Campania o che intendono ormeggiare nelle rade del Circondario Marittimo di Pozzuoli devono far pervenire all'Autorità Marittima del porto interessato, con almeno due giorni di anticipo, apposita domanda di ormeggio (**allegato 1**).

Sono esonerati dall'obbligo di cui al 2° comma i seguenti soggetti:

- a) i titolari delle unità da diporto e da pesca che ormeggiano negli specchi acquei, in concessione a terzi o liberi, a ciò destinati;
- b) i titolari di concessioni demaniali marittime per il mantenimento di un corpo morto da destinare all'ormeaggio purché ormeggino a tale corpo morto;
- c) i titolari delle unità navali che abbiano presentato dichiarazione di porto base ai sensi del Decreto Ministeriale datato 09.06.1992, limitatamente agli accosti effettuati nell'approdo indicato come porto base; gli stessi devono, tuttavia, comunicare tempestivamente il programma dei movimenti, fermo restando l'obbligo di chiamata di cui all'art.9.
- d) i titolari delle unità navali che scalano in uno dei porti del Circondario Marittimo di Pozzuoli per cause improvvise o di forza maggiore. In tale caso il Comandante dell'unità navale, dopo aver ormeggiato, dovrà recarsi presso gli uffici della locale Autorità Marittima per regolarizzare la richiesta di ormeggio.

Art. 13 – Accosti straordinari ed occasionali

Le domande per l'effettuazione di eventuali accosti occasionali e/o straordinari devono pervenire al Comandante del Porto interessato almeno 2 (due) giorni lavorativi (sabato escluso) prima del previsto arrivo, ai fini della valutazione dell'istruttoria (**allegato 2 e 2 bis**). E' fatta salva, tuttavia, la facoltà per il Comandante del porto di valutare istanze pervenute fuori dal termine suindicato purché opportunamente motivate.

La richiesta, opportunamente documentata, si intende accolta quando l'Autorità Marittima, nel rispetto delle condizioni di sicurezza della navigazione nonché delle prescrizioni di

polizia portuale, abbia espresso formalmente e per iscritto autorizzazione e/o nulla osta. In mancanza di tale provvedimento la richiesta si intende respinta.

L'autorizzazione concessa non esime il richiedente dal munirsi dell'autorizzazione del Comandante del Porto di destinazione.

Art.14 - Sospensione di corse

La mancata effettuazione di un arrivo o di una partenza previsti nel prospetto orari approvato deve essere comunicata - direttamente dal soggetto cui è accordato l'accosto o per il tramite del comandante dell'unità navale interessata - entro 30 (trenta) minuti dall'orario di previsto arrivo o prevista partenza all'Autorità Marittima di Pozzuoli per gli opportuni accertamenti di Polizia Marittima e Portuale. Apposita dettagliata relazione in ordine ai motivi della mancata effettuazione della corsa - con allegata copia conforme del giornale nautico parte II - deve pervenire alla medesima Autorità nelle successive 24 ore.

Analoga comunicazione - a richiesta di questa Autorità Marittima - va effettuata per ritardi nell'arrivo o partenza di un'unità.

Art. 15 – Disponibilità e destinazione ormeggi

Ogni unità navale in arrivo in uno dei porti del Circondario Marittimo di Pozzuoli, che non abbia un posto di ormeggio già assegnato, dovrà contattare via radio o telefono l'Autorità Marittima del porto interessato al fine di ottenere l'assegnazione di un posto di ormeggio. Nell'attesa dovrà attendere a debita distanza dall'imboccatura del porto al fine di non ostacolare le manovre di ingresso/uscita delle altre unità navali.

I titolari delle unità navali sfornite di apparato radio e di telefono, qualora giungano in porto durante l'orario di chiusura degli uffici dell'Autorità Marittima e non abbiano già assegnato un posto di ormeggio, potranno ormeggiare per il tempo strettamente necessario al compimento delle operazioni imbarco/sbarco e carico/scarico purché non creino pericolo ed intralcio alle altre unità in movimento e manovra.

Il posto di ormeggio viene assegnato dal Comandante del Porto che può modificarlo, in qualsiasi momento, per esigenze di polizia e sicurezza portuale. Gli ormeggi saranno assegnati alle unità navali in base alla disponibilità di spazi in banchina. Qualsiasi motivo che impedisca un accosto precedentemente autorizzato deve essere preventivamente comunicato dal soggetto cui è accordato l'accosto al Comandante del Porto per le verifiche di competenza.

Un'unità navale che non inizia il viaggio in orario deve lasciare libero l'ormeggio se destinato all'accosto di un'unità navale di prossimo arrivo. Le unità navali in ritardo sull'orario di arrivo, vanno all'accosto dopo l'ormeggio delle unità navali che sono in orario,

secondo le indicazioni del Comandante del Porto; in tal caso dovranno attendere in rada l'autorizzazione per entrare in porto.

Art. 16 – Modalità di ormeggio delle navi

Le unità devono ormeggiare in modo tale da non intralciare il transito o la manovra di altre navi. L'ormeggio deve essere attuato con cavi di struttura idonea ed in numero adeguato secondo quanto previsto dal "modulo di armamento" ed in modo da poter far fronte ad eventuali peggioramenti delle condizioni meteo marine. Durante le operazioni di imbarco e sbarco i cavi d'ormeggio devono essere regolati in modo da non essere mai in bando.

L'ormeggio in andana (di punta) e l'affiancamento fra le navi in banchina deve essere espressamente autorizzato dal Comandante del porto.

Art. 17 – Obblighi armatore

Gli armatori devono programmare l'attività commerciale in modo da:

- a) consentire al Comandante della nave di effettuare le esercitazioni di emergenza e di sicurezza prescritte dalle vigenti norme in materia di sicurezza e salvaguardia della vita umana in mare;
- b) rendere possibile l'effettuazione dei controlli e delle manutenzioni suggerite dai manuali di impiego o dai cantieri costruttori di scafi e motori;
- c) garantire che le operazioni di ingresso-uscita dal porto, ormeggio-disormeggio, imbarco-sbarco passeggeri e carico-scarico veicoli avvengano in modo ordinato, sicuro e senza causare pregiudizio alla pubblica incolumità;
- d) impiegare gli equipaggi durante la giornata nel pieno rispetto dell'orario di lavoro ai sensi della vigente normativa in materia.

Art. 18 – Obblighi Comandante durante l'imbarco/sbarco e obbligo personale in banchina

I Comandanti delle unità navali, quali rappresentanti in loco dell'armatore, devono assicurarsi che l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e dei veicoli avvenga in maniera ordinata e senza pericoli.

Tenuto conto degli obblighi e delle responsabilità che gli artt. 407 e 409 del Codice della Navigazione pongono in capo al vettore marittimo per quanto attiene alle procedure di sicurezza per l'imbarco/sbarco dei passeggeri e dei veicoli, gli armatori devono adottare ogni utile iniziativa per il corretto instradamento e incolonnamento dei passeggeri e/o dei veicoli diretti a bordo delle proprie unità navali o da queste sbarcati.

Gli armatori, inoltre, devono garantire la presenza di personale specializzato in banchina capace di garantire il regolare, ordinato e sicuro svolgimento delle operazioni di imbarco e sbarco di passeggeri e veicoli.

Tale personale, le cui generalità e recapiti vanno comunicati alla locale Autorità Marittima, dovrà essere facilmente riconoscibile ed esser presente in banchina prima dell'arrivo della nave onde consentire anche il regolare incolonnamento ed instradamento dei passeggeri/autoveicoli.

Art. 19 – Obbligo segnaletica

Allo scopo di facilitare i controlli da parte del personale preposto alle operazioni di imbarco, nonché al fine di indirizzare meglio i passeggeri, per ogni unità navale deve essere sistemata in modo ben visibile e in prossimità del punto di imbarco un cartello che indichi:

- a) il numero massimo di passeggeri che l'unità navale è autorizzata a trasportare;
- b) il peso massimo consentito per i veicoli trasportabili nelle varie condizioni di carico;
- c) l'orario di partenza ed il porto di immediata destinazione.

Art. 20 - Disposizioni per le biglietterie

Le biglietterie devono sospendere la vendita dei biglietti almeno 5 (cinque) minuti prima dell'orario previsto di partenza della nave e, comunque, in tempo utile a garantire un regolare e sicuro imbarco dei passeggeri, con o senza auto al seguito, nonché non appena la nave abbia raggiunto il numero massimo di persone trasportabili, pur continuando a dare informazioni e assistenza all'utenza.

Sulle polizze d'imbarco degli automezzi, incluse quelle emesse anche per la tratta di ritorno, devono essere chiaramente indicati la nave, l'orario di partenza e di rientro ed il numero progressivo di imbarco degli autoveicoli fino al limite massimo di capienza consentito.

Presso gli sportelli di vendita delle biglietterie devono essere esposti uno o più cartelli che, in maniera ben visibile, indichino per ciascun accosto:

- l'orario di partenza;
- il tipo di nave (unità veloce – nave traghetto);
- porto di immediata destinazione;
- disponibilità delle dotazioni dedicate alle persone a mobilità ridotta.

Per motivi di sicurezza delle operazioni portuali è vietato svolgere - negli ambiti portuali - opere di propaganda, verbale o con volantini o con qualsiasi altro mezzo, per indurre i passeggeri a preferire l'imbarco su navi di determinati soggetti.

Art. 21 – Obblighi durante la sosta in porto

Durante la sosta in porto le navi devono:

- 1) mantenere un efficace servizio di guardia, da rafforzare in caso di avverse condizioni meteo marine ed in perfetta efficienza tutti i servizi con particolare riguardo a quelli per la segnalazione e l'estinzione degli incendi, tenendo sempre pronti per la consultazione il piano generale della nave e quello antincendio;
- 2) mostrare i fanali e i segnali previsti dalla COLREG 72;
- 3) mantenere l'ascolto continuo sul canale 16 VHF ad eccezione delle unità da diporto e da pesca;
- 4) mantenere issata la bandiera dello Stato di appartenenza e dello Stato Italiano;
- 5) assicurare la presenza a bordo, ovvero assicurare l'immediata reperibilità del Comandante o di altro Ufficiale/Marittimo in possesso di abilitazione al comando e di tutti i membri dell'equipaggio necessari per effettuare, in sicurezza, qualsiasi manovra della nave;
- 6) tenere disattivati i radar di bordo e le ancore in posizione da non creare pericoli o danni;
- 7) evitare che vi siano ponteggi, passerelle o zatterini con a bordo personale, quando vi siano navi in transito o in manovra nei pressi dell'ormeggio;
- 8) mettere una cima per impedire l'ingresso a bordo quando non si effettuano operazioni commerciali;
- 9) posizionare al di sotto dello scalandrone, in modo ben visibile, cartelloni riportanti il divieto di accesso a persone non autorizzate e il divieto di fumare;
- 10) curare la sorveglianza degli eventuali mezzi di accesso appoggiati alle banchine a mezzo di personale di bordo e tenere gli stessi convenientemente illuminati la notte; detti mezzi devono essere strutturati in maniera tale da non danneggiare il praticabile della banchina;
- 11) evitare di effettuare lavori che comportino l'inoperatività dei mezzi propulsori o degli organi di governo in modo da essere pronta a muovere in qualsiasi momento. Eventuali richieste in tal senso possono essere autorizzate di volta in volta dalla locale Autorità Marittima, fermo restando l'obbligo di garantire, con apposita dichiarazione scritta, la pronta ed immediata disponibilità di un rimorchiatore di adeguata potenza.

La locale Autorità Marittima ha facoltà di ordinare alle navi il rinforzo degli ormeggi o, se ritenuto più opportuno, di lasciare gli ormeggi per avverse condizioni meteo marine nonché di adottare qualsiasi altra misura connessa alla sicurezza della navigazione ed alla tutela delle strutture portuali.

Le spese derivanti dai provvedimenti adottati, in forza del comma precedente, restano a totale carico dell'armatore della nave destinataria del provvedimento medesimo.

Art.22 – Norme particolari per pescherecci ed unità da diporto

Alle unità da diporto ed ai pescherecci, per quanto rispettivamente applicabile, è vietato:

- 1) Lasciare attrezzatura da pesca o altro materiale se non nelle aree specificatamente autorizzate;
- 2) Sostare in zone di banchina destinate al traffico commerciale;
- 3) Usare detersivi e/o sostanze non biodegradabili per il lavaggio dell'unità;
- 4) Effettuare scarichi a mare dai servizi igienici di bordo nell'ambito dei porti, degli approdi e presso gli ormeggi dedicati alla sosta nonché nella zona di mare per una distanza di 300 metri dalle spiagge e di 200 metri dalle coste a picco, pure ricadenti sotto la giurisdizione del Circondario Marittimo di Pozzuoli.

Al di fuori di queste zone le unità da diporto possono effettuare lo scarico dei liquami non trattati secondo le prescrizioni dell'allegato IV della Convenzione MARPOL 73/78.

Art. 23 – Sinistri

Le unità navali che arrecano danni alle opere e/o alle attrezzature esistenti nell'ambito portuale ed in rada o ad altre navi, ovvero che riportino avarie che le costringano a fermarsi, devono dare immediato avviso alla locale Autorità Marittima e rimanere a disposizione di questa per i provvedimenti e gli accertamenti ritenuti opportuni.

Deve, altresì, essere data comunicazione alla Sala Operativa del medesimo Ufficio di ogni emergenza che dovesse verificarsi a bordo che possa compromettere e/o pregiudicare la sicurezza della nave, della navigazione, della vita umana in mare e/o costituire pericolo per l'ambiente marino. Detto obbligo è esteso anche a chiunque altro venga a conoscenza di una situazione di pericolo.

Art. 24 – Navi in disarmo e in sosta notturna

L'armatore o il comandante dell'unità che intende porre in disarmo o effettuare la sosta notturna nei porti del Circondario Marittimo di Pozzuoli deve presentare, almeno 2 (due) giorni lavorativi (sabato escluso) prima, apposita istanza in bollo all'Autorità Marittima del luogo indicando le generalità complete dell'armatore, del proprietario con i relativi recapiti telefonici, nonché i dati relativi all'unità in questione, assicurando la presenza o l'immediata reperibilità di personale idoneo, necessario a fronteggiare eventuali emergenze ed all'occorrenza effettuare eventuali manovre, indicando le generalità complete degli stessi nonché i recapiti telefonici.

Il disarmo o la sosta notturna saranno appositamente autorizzati dalla locale Autorità Marittima alle condizioni di massima di seguito prescritte:

- presentazione di idonea polizza fideiussoria a copertura di eventuali danni/spese di rimozione che si dovessero appalesare necessarie;
- idonea segnalazione diurna e notturna delle ancore e/o catenarie/cime in mare/banchina;
- istituzione di idoneo servizio di guardiania, secondo quanto disposto dall'Autorità Marittima;
- eventuali altre prescrizioni che verranno imposte dall'Autorità Marittima.

L'Autorità Marittima potrà revocare in ogni momento l'autorizzazione per esigenze connesse alle attività portuali.

Art. 25 - Lavori a bordo di navi in sosta nel porto

Tutti i lavori da eseguirsi a bordo delle unità navali ormeggiate nei porti o posizionate su aree demaniali marittime del Circondario Marittimo di Pozzuoli devono essere preventivamente autorizzati dall'Autorità Marittima che, se riterrà opportuno, potrà avvalersi dell'intervento di un Ente Tecnico.

Sono esonerati dall'obbligo di preventiva autorizzazione tutti quei piccoli interventi di ordinaria manutenzione che non pregiudichino in alcun modo l'immediata operatività dell'unità navale né siano incompatibili con la sicurezza delle operazioni commerciali in atto.

Art.26 – Lavori subacquei in porto

Tutti i lavori subacquei nell'ambito portuale devono essere svolti esclusivamente da subacquei iscritti nei Registri tenuti dall'Autorità Marittima e previo nulla osta dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli richiesto conformemente al modello **(allegato 3)**.

L'attività, tranne condizioni di necessità valutate dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli, deve esser svolta in orario diurno e nel rispetto di tutte le norme in materia di igiene e sicurezza del lavoro nonché di ogni altra disposizione vigente ed attinente allo svolgimento dell'attività per cui si richiede il nulla osta.

Il personale in immersione deve segnalarsi secondo la normativa vigente ed essere assistito da persona esperta nel nuoto e salvamento, a terra o su idoneo mezzo nautico.

Art.27 – Disposizioni varie

Negli specchi acquei portuali del Circondario Marittimo di Pozzuoli, e nella fascia di mare antistante, nel raggio di 300 metri dalle imboccature portuali, è vietato:

1. la sosta e l'ancoraggio fuori dagli spazi consentiti e comunque nei bacini di evoluzione e manovra;
2. la navigazione con unità prive di motore o a vela (ad eccezione delle unità-appoggio delle barche da pesca, per il solo trasbordo del pescato in prossimità della banchina destinata alla pesca);
3. la navigazione con acquascooters;
4. lo sci nautico;
5. l'ammarraggio o decollo di idrovolanti;
6. la pesca comunque esercitata;
7. la balneazione;
8. l'attività subacquea, salva specifica autorizzazione;
9. ogni altra attività marinara che possa recare intralcio e pericolo all'ingresso-uscita delle navi ed alla sicurezza della navigazione in generale.

PARTE TERZA

Imbarco, sbarco e trasporto via mare delle merci pericolose e dei rifiuti

Art. 28 - Campo di applicazione

Le norme della presente parte si applicano alle operazioni di imbarco e sbarco di merci pericolose ammesse al trasporto marittimo. Le merci pericolose come la relativa nomenclatura tecnica sono quelle di cui al codice IMDG o alla normativa nazionale.

In nessun caso può essere effettuato il carico di merci pericolose a bordo di navi e/o galleggianti che non siano stati riconosciuti e certificati idonei al trasporto, a mente delle vigenti disposizioni nazionali ed internazionali, in relazione alla classe delle merci da imbarcare.

Art.29 - Istanza di Autorizzazione all'imbarco, trasporto e Nulla Osta allo sbarco di merci pericolose

L'armatore o il raccomandatario marittimo della nave che deve compiere operazioni di imbarco/sbarco di merci pericolose ha l'obbligo di presentare, con almeno 24 ore di anticipo rispetto al previsto imbarco/sbarco, apposita istanza (**allegato 4**) intesa ad ottenere l'autorizzazione all'imbarco/nulla osta allo sbarco di merci pericolose in conformità al modello previsto dal Decreto 21 marzo 2006.

L'istanza, in bollo, deve essere compilata in quadruplica copia (più una eventuale in caso di sbarco in un porto sede di Autorità Portuale) e riferita alla totalità delle merci da imbarcare/sbarcare, e deve inoltre contenere quanto segue, ai sensi degli articoli 46,47, 75 e 76 del D.P.R. 28/12/2000 n. 445:

1. dati della nave (nome, numero IMO, nazionalità, stazza lorda, data di impostazione chiglia, abilitazione alla navigazione);
2. data e ora di arrivo in porto;
3. dati relativi ad ogni singola merce da imbarcare/sbarcare;
4. porto di destinazione;
5. numero UN e nome tecnico della merce pericolosa;
6. classe I.M.D.G. Code;
7. gruppo di imballaggio;
8. riferimenti EmS (istruzioni di sicurezza);
9. quantità, tipo di colli, e massa della merce (lorda/netta/volume);
10. targa del veicolo (qualora si tratti di merci caricate su veicoli stradali);
11. se trattasi di inquinante marittimo (Marine Pollutant).

Nell'istanza deve essere attestato, come appropriato, che:

1. sulla base delle dichiarazioni fornite dall'armatore o noleggiatore, l'unità è in possesso dei documenti nave in corso di validità;
2. sulla base delle dichiarazioni ricevute, gli imballaggi, grandi imballaggi e i contenitori intermedi sono approvati e collaudati in conformità alle norme del Codice IMDG/normativa internazionale; i contenitori sono omologati e collaudati in conformità alla convenzione CSC '72; i veicoli stradali sono omologati in conformità alle norme ADR; le cisterne sono omologate e collaudate in conformità alle norme contenute nel vigente Codice IMDG/normativa internazionale; i veicoli stradali sono in possesso di documento attestante la rispondenza al punto 5 della Risoluzione IMO A.581 (14); i veicoli stradali, con immatricolazione nazionale, sono altresì in possesso di carta di circolazione, e documentazione attestante la rispondenza alle norme sul trasporto di merci pericolose su strada.
3. sulla base della documentazione ricevuta, contenente le indicazioni di cui al Capitolo 5.4 del Codice I.M.D.G.; dichiarazione che:
 - i dati relativi alle merci riportano il corretto nome tecnico e la corretta descrizione in conformità alla normativa del Codice I.M.D.G./normativa nazionale;
 - le merci pericolose da imbarcare sono correttamente imbarcate, marcate ed etichettate o contrassegnate e, qualora contenute nelle unità di trasporto del carico, che sono state appropriatamente stivate e fissate, e che le stesse soddisfano tutte le prescrizioni applicabili al trasporto;
4. sulla base delle dichiarazioni ricevute dal Comando di bordo, attestazione che lo stivaggio delle merci pericolose e delle unità di trasporto del carico, è effettuato a cura dello stesso Comando di bordo, tenendo conto:
 - della certificazione della nave;
 - delle merci pericolose e/o derrate alimentari presenti a bordo;

- di criteri di separazione e stivaggio prescritti dal Codice I.M.D.G./Normativa nazionale;
- di quanto previsto dal manuale di stivaggio del carico.

Art. 30 – Esplosivi

In considerazione della contiguità dell'abitato cittadino agli ormeggi portuali, nel porto di Pozzuoli sono vietate le operazioni di imbarco, sbarco e sosta di sostanze esplosive, eccezione fatta per modesti quantitativi di tali sostanze appartenenti alle categorie dei fuochi pirotecnici.

In caso di sbarco, imbarco e trasporto di tali esplosivi, l'istanza di autorizzazione deve essere sottoposta, prima della sua presentazione all'Autorità Marittima, al visto della locale Autorità di Polizia.

Art. 31 - Controlli e verifiche

Il raccomandatario marittimo o l'armatore deve, inoltre, avere nella sua disponibilità, per gli eventuali controlli e verifiche da parte dell'Autorità Marittima, copia della seguente documentazione:

- certificazione di idoneità nave al trasporto di merci pericolose e trasporto autoveicoli;
- documenti di trasporto;
- certificati di omologazione e collaudo dei contenitori cisterna con l'indicazione delle merci pericolose trasportabili o delle classi di pericolosità;
- la documentazione aggiuntiva prevista dall'art. 7 del Decreto 13 gennaio 2004 in caso di trasporto di materie radioattive, esplosivi e rifiuti pericolosi.

Art. 32 - Prescrizioni di sicurezza

Durante i temporali accompagnati da scariche elettriche atmosferiche debbono essere sospese le operazioni di imbarco, sbarco e trasbordo di merci pericolose appartenenti alle seguenti classi e sottoclassi di cui alla regola 2 del capitolo VIII della Convenzione Internazionale Solas 74 e successivi emendamenti:

- a) esplosivi con la limitazione di cui all'articolo 69;
- b) gas compressi, liquefatti e disciolti sotto pressione;
- c) liquidi infiammabili;
- d) solidi infiammabili, sostanze suscettibili di combustione spontanea, sostanze che a contatto con l'acqua sviluppano gas infiammabili;
- e) perossidi organici;
- f) sostanze velenose (tossiche), limitatamente alle sostanze tossiche infiammabili;
- g) corrosivi (limitatamente ai corrosivi infiammabili);

h) sostanze pericolose diverse (limitatamente a quelle contenenti infiammabili).

Le operazioni commerciali connesse alla movimentazione delle merci pericolose devono essere sospese qualora effettuate in concomitanza con lo sbarco/imbarco di passeggeri.

Art. 33 – Disposizioni per le navi espletanti il servizio di trasporto di rifiuti non pericolosi in colli

Il trasporto via mare di rifiuti non pericolosi è soggetto alle disposizioni del D.M. 459/1991, così come modificato dall'articolo 36 lettera s) del D.P.R. 134/2005.

La documentazione da produrre, con almeno 24 ore di anticipo rispetto al previsto imbarco, al fine di ottenere la prescritta autorizzazione all'imbarco, deve essere presentata all'Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli.

Per quanto non espressamente disciplinato dalle norme della presente parte, si applicano tutte le disposizioni vigenti, nazionali ed internazionali in materia di trasporto di merci pericolose in colli e di gestione dei rifiuti per quanto applicabili.

Art. 34 - Rilascio autorizzazione/nulla osta

L'Autorità Marittima, esaminata la conformità e la completezza della documentazione presentata per il trasporto delle merci pericolose, autorizza per un singolo viaggio l'imbarco e trasporto o concede il nulla osta allo sbarco delle merci pericolose in questione. In relazione a particolari esigenze di carattere locale, e comunque a richiesta dell'Armatore/Raccomandatario marittimo, l'Autorità Marittima può rilasciare anche un'autorizzazione periodica (non superiore a 90 giorni), purché ricorrano le condizioni indicate al punto 6.10 del Decreto 21 marzo 2006.

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

Resta salva la possibilità per l'Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli di inserire nell'autorizzazione all'imbarco e/o nel nulla osta allo sbarco prescrizioni aggiuntive rispetto a quelle previste dalle vigenti normative di sicurezza nazionale e internazionale, per motivi di sicurezza portuale specifici.

Art. 35 - Obblighi e divieti

In ragione delle caratteristiche del porto di Pozzuoli è fatto divieto, alle unità che trasportano merci pericolose e/o agli autoveicoli che trasportano le predette sostanze per il successivo imbarco sulle unità come autorizzate, di sostare inoperosi in banchina.

La movimentazione delle merci pericolose nel Porto di Pozzuoli può avvenire solo qualora vi sia la contemporanea presenza in banchina ed agli ormeggi degli autoveicoli e delle unità che trasportano e/o sono destinate al trasporto di merci pericolose.

Art. 36 - Trasporto via mare di rifiuti solidi urbani

Il trasporto marittimo su navi traghetto da carico e da passeggeri nei viaggi tra i porti del Circondario Marittimo di Pozzuoli ed altri porti nazionali, dei veicoli di cui agli artt. 54 D.L.vo 282/92, 202 e 203 del relativo regolamento di attuazione, o ad essi assimilati, ritenuti idonei al trasporto rifiuti dalla competente M.T.C.T. dovrà avvenire in ottemperanza alle normative ed alle circolari vigenti in materia di trasporto rifiuti via mare. In particolare, nel porto di Pozzuoli quale porto di sbarco di tali automezzi ed eventuale reimbarco di automezzi vuoti, dovranno essere osservate le seguenti prescrizioni:

- 1) Le navi che effettuano il trasporto di autocompattatori devono essere in possesso della certificazione prevista per il trasporto di autoveicoli con carburante ai sensi degli artt. 175 e 176 del DPR n°435/1991;
- 2) Gli automezzi devono essere in possesso delle prescritte autorizzazioni per il trasporto stradale;
- 3) Gli automezzi, privi di percolaggi, non devono essere lasciati a lungo esposti all'irradiazione solare e devono essere sbarcati e reimbarcati direttamente senza sosta in ambito portuale;
- 4) Prima del reimbarco deve essere effettuato un accurato lavaggio della superficie esterna degli automezzi per rimuovere eventuali residui; Laddove venga effettuata la raccolta differenziata della frazione inerte dei rifiuti solidi urbani (carta e cartone, vetro, plastica, alluminio ecc.) i veicoli che trasportano tali frazioni non necessitano di operazioni di *"lavaggio accurato della superficie esterna"* ai fini dell'imbarco a bordo di navi traghetto; dovrà essere comunque evitata ogni dispersione di materiale solido e liquido attraverso opportuni mezzi di contenimento e copertura;
- 5) I boccaporti di carico dei rifiuti degli automezzi devono essere chiusi con teli in grado di attenuare l'emissione di odore e togliere alla vista dei passeggeri i residui di rifiuti;
- 6) Copia delle autorizzazioni al trasporto marittimo di detti rifiuti rilasciate dalle Autorità Marittime del porto di imbarco devono essere presentate, a cura dei richiedenti, alla sezione tecnica di questo Ufficio Circondariale Marittimo quando il reimbarco degli automezzi autorizzati debba avvenire dal porto di Pozzuoli.

PARTE QUARTA

Prevenzione incendi nei porti del circondario marittimo di Pozzuoli ed esecuzione di lavori con l'impiego di fonti termiche

Art. 37 - Obblighi dei Comandanti delle navi ai fini della prevenzione incendi.

I Comandanti delle navi, sia nazionali che estere, presenti nei porti e nella rada di Pozzuoli hanno l'obbligo di:

- a) mantenere in efficienza ed in stato di pronto intervento gli impianti ed i servizi di bordo per la rilevazione e l'estinzione degli incendi, assicurando un servizio permanente di vigilanza a mezzo del personale di bordo. Manifestandosi un principio di incendio a bordo o situazioni di emergenza in genere, devono avvisare l'Ufficio Circondariale Marittimo nel modo più sollecito;
- b) astenersi dal compiere a bordo lavori di qualunque genere che comportino l'immobilizzazione, sia pure per breve tempo, delle navi stesse.

Nell'eventualità che si rendessero indispensabili alcuni degli anzidetti lavori, i Comandanti delle navi devono essere preventivamente autorizzati dalla Sezione Tecnica dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli;

- c) consentire, quando ne siano richiesti dal Comando di porto, che sulle navi abbiano luogo esercitazioni antincendio a mezzo dei Vigili del Fuoco e delle squadre ausiliarie antincendio.

Art. 38 - Divieti vari

È vietato gettare o scaricare nelle acque dei porti del Circondario di Pozzuoli qualsiasi materiale o oggetto incandescente o comunque atto ad accendersi ed a provocare incendi.

Entro i recinti portuali, sulle banchine, sui moli, sui piazzali, nei capannoni ed a bordo di scafi di qualsiasi genere, è vietato fumare, accendere fiammiferi o attivare qualsiasi altra forma di ignizione, ove ciò comporti pericolo di incendio o vi siano nelle vicinanze merci che possano alimentare la combustione.

Art. 39 – Lavori a bordo con uso di fonti termiche: generalità

L'uso delle miscele ossiacetileniche, della fiamma ossidrica, della saldatura elettrica o comunque di fonti termiche a bordo delle navi e dei galleggianti ormeggiati negli ambiti portuali del Circondario Marittimo di Pozzuoli, è regolato dalle presenti norme, ai fini della

prevenzione degli incidenti a bordo e della salvaguardia della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

Resta inteso che per detti lavori si applicano tutte le leggi e regolamenti vigenti in materia di prevenzione incendi ed infortuni, nonché ogni altra precauzione necessaria per la sicurezza delle operazioni.

Le presenti norme non si applicano per le attività lavorative espletate all'interno degli stabilimenti-cantieri navali e sulle relative aree demaniali marittime assentite in concessione. Per tali insediamenti industriali trova piena applicazione il D. Lvo 81/2008 e successive modifiche ed integrazioni nonché il D.L.vo n°272/99, con i relativi obblighi a carico dei responsabili della struttura produttiva.

Art. 40 – Disposizioni per i lavori a bordo con uso di fonti termiche

Ogni lavoro di riparazione, manutenzione e/o trasformazione a bordo di una nave ormeggiata in porto, che comporti l'uso di fiamma ossidrica o altre analoghe fonti termiche, è subordinato al preventivo nulla-osta dell'Autorità Marittima, che indicherà le misure da adottare ai fini della sicurezza, con facoltà di avvalersi, se del caso e a spese del richiedente, di organi tecnici per accertamenti e controlli.

L'uso di fonti termiche a bordo è ammesso presso le banchine di volta in volta individuate dall'Autorità Marittima, nel rispetto delle disposizioni contenute nella presente Ordinanza e a condizione che le lavorazioni avvengano in ore diurne e sempre in condizioni di adeguata illuminazione generale e localizzata.

Per lavori di particolare natura, pericolosità e/o durata, l'Autorità Marittima potrà prescrivere un posto di ormeggio specifico, con spese di movimento nave a carico della stessa. I lavori possono essere eseguiti dal personale di bordo e/o da società/ditte in regola con le procedure previste dall'art.69 ai sensi dell'articolo 68 del Codice della Navigazione. Sono vietati lavori con uso di fonti termiche sulle navi con passeggeri a bordo, salvo che per lavori di lieve entità ed improrogabili.

Art. 41 – Rilascio del Nulla Osta

Per l'esecuzione dei lavori summenzionati il datore di lavoro deve presentare apposita istanza, redatta in conformità al modello allegato (**allegati 5 e 5bis**) contenente la natura e durata del lavoro, descrizione della zona/locali nei quali viene usata la fiamma o altri simili mezzi, denominazione dell'impresa/ditta che eseguirà i lavori, nominativo della persona esperta responsabile dell'operazione nonché ogni altra informazione utile per l'esatta valutazione del grado di pericolosità dei lavori da eseguire.

L'istanza dovrà essere corredata dal certificato di non pericolosità rilasciato dal consulente chimico di porto con dichiarazione che nei locali, compresi quelli adiacenti in cui devono essere eseguiti i lavori, non vi siano sostanze suscettibili di infiammarsi od esplodere sotto l'azione del calore o delle scintille.

Per tutti i lavori che non rientrano fra quelli di cui alla procedura semplificata di cui ai commi seguenti, si applica la disciplina di cui al D. L. vo n. 272/1999 ed il nulla osta dell'Autorità Marittima è subordinato al parere preventivo del Comandante provinciale dei Vigili del Fuoco e dell'Azienda Sanitaria Locale competente.

Il rilascio del prescritto nulla-osta sarà subordinato all'espletamento di una procedura semplificata, qualora i lavori da effettuare con fonti termiche siano compresi fra quelli sotto elencati, in relazione all'ubicazione della zona interessata ovvero alla tipologia di intervento:

- sovrastrutture di coperta, per quei lavori riferiti a guardacorpi, ringhiere di protezione, scalette di accesso ai ponti, passerelle, salpancora e sistemazioni per l'ormeggio, strutture e sistemazioni per i mezzi di salvataggio, passacavi e bitte, strutture e supporti dell'impianto di illuminazione della coperta e dei ponti, strutture e supporti delle sistemazioni per il carico, strutture esterne delle stive e dei tambucci di accesso alle stesse. I lavori non devono tuttavia interessare le parti di queste strutture che siano in contatto con locali o spazi chiusi della nave, comunque definiti;
- zone interne di locali abitabili e di spazi nei quali non siano presenti sostanze potenzialmente pericolose, come ad esempio strutture di "car decks" o "garages". I lavori non potranno comunque interessare quelle parti di strutture che siano in contatto con parti o zone a rischio di incendio e/o esplosione, per la presenza di materiali infiammabili, combustibili e/o esplodenti (cascame, residui oleosi, pareti in legno, bombole di gas compresso e/o liquefatto, pitture, vernici, ecc.).

In tali casi il certificato di non pericolosità rilasciato dal chimico di porto, allegato all'istanza, deve attestare anche l'appartenenza del lavoro da svolgere ad una delle tipologie individuate ai commi precedenti.

L'Autorità Marittima, una volta ricevuta la suddetta documentazione, rilascerà il previsto nulla-osta, riservandosi di impartire ulteriori prescrizioni, se del caso.

Art. 42 – Compiti del Coordinatore dei Lavori/Datore di Lavoro

Il coordinatore/datore di lavoro ha la responsabilità della sicurezza dei lavori e:

1. di coordinare e sorvegliare gli interventi al fine di garantire la sicurezza della nave o del galleggiante contro i pericoli d'incendio, nonché la salvaguardia della vita umana e la prevenzione infortuni;

2. di far applicare le vigenti norme in materia di prevenzione infortuni, antincendio e di sicurezza, le prescrizioni indicate nel certificato di non pericolosità rilasciato dal Perito Chimico di porto e nel nulla-osta rilasciato dall'Autorità Marittima nonché ogni altra precauzione stabilita dal Decreto Legislativo n°272/1999;
3. di sospendere immediatamente i lavori che possano rappresentare un pericolo con l'obbligo di informare immediatamente l'Autorità Marittima;

Il Comandante della nave che, in qualità di responsabile dell'unità è responsabile dei lavori qualora eseguiti dal personale di bordo, deve coordinare gli interventi, allo scopo di evitare interferenze o incompatibilità fra le diverse attività che si svolgono a bordo. Lo stesso ha facoltà di nominare in sua sostituzione, quale coordinatore dei lavori che prevedono l'uso di fiamma ossidrica o di altre fonti termiche, un Ufficiale di bordo o altra persona tecnicamente qualificata, il cui nominativo deve essere preventivamente comunicato.

Art. 43 – Compiti della Ditta

I titolari delle società/ditte operanti a bordo delle navi devono impiegare per i lavori con uso di fiamma ossidrica o altre fonti termiche, personale specializzato e sono responsabili dell'idoneità delle attrezzature affidate ai propri dipendenti e dell'efficienza delle loro dotazioni antinfortunistiche.

Il personale delle società/ditte incaricate dei lavori a bordo, deve rispettare le vigenti norme di prevenzione infortuni e di sicurezza, le disposizioni della presente ordinanza, e attenersi a tutte le indicazioni fornite dal coordinatore dei lavori.

Qualora i lavori siano eseguiti da più società/ditte, il comandante della nave designa l'impresa capo-commessa. Il titolare dell'impresa capo-commessa nomina il responsabile tecnico dei lavori a bordo ed elabora il documento di sicurezza di cui al Decreto Legislativo n. 81/2008 e successive modifiche.

Art. 44 – Precauzioni durante le lavorazioni a caldo

Gli addetti all'esecuzione dei lavori con l'uso di fiamma ossidrica o altre fonti di calore devono ottemperare, oltre alle vigenti norme in materia di prevenzione degli infortuni sul lavoro, alle seguenti prescrizioni particolari emanate ai fini della sicurezza portuale e della navigazione:

1. attenersi alle disposizioni impartite dal coordinatore dei lavori;

2. la zona in prossimità dei punti di lavoro ove viene impiegata la fiamma ossidrica o la saldatrice elettrica, o comunque la fonte di calore, deve essere mantenuta, al di qua ed al di là delle paratie interessate, sgombre da materiali, merci, combustibili o altre sostanze che possono sviluppare incendi, produrre gas o pericoli in genere;
3. mantenere in efficienza e pronti all'uso i mezzi antincendio di bordo;
4. qualora i lavori vengano eseguiti entro locali chiusi sia predisposto un adeguato sistema di ventilazione, nonché un sistema di aspirazione localizzata dei fumi alla sorgente, tenuto conto della cubatura del locale;
5. è vietato l'uso di gasogeni;
6. è vietato eseguire verniciature, in qualsiasi luogo della nave, durante l'esecuzione dei lavori a caldo. Eventuali deroghe potranno essere concesse su parere favorevole del Chimico di porto;
7. è vietato effettuare la movimentazione di merce pericolosa ed il trasferimento di combustibili durante l'esecuzione dei lavori a caldo;
8. in prossimità dei punti di lavoro deve essere facilmente reperibile la sotto elencata minima attrezzatura antincendio, se non diversamente specificato nel Nulla-osta rilasciato dall'Autorità Marittima:
 - ✓ un estintore a polvere di almeno Kg. 6;
 - ✓ una manichetta pronta all'uso con boccalini a pioggia;
 - ✓ un recipiente d'acqua per il raffreddamento di eventuali canali e scoli incandescenti;
9. al termine di ogni lavoro nei locali non devono rimanere residui pericolosi delle lavorazioni e principi di combustione in atto;
10. nei lavori devono essere impiegati soltanto attrezzature e materiali consentiti dalle vigenti leggi;
11. dovranno essere predisposte particolari protezioni ignifughe affinché scorie incandescenti o scintille non riscaldino in luoghi ove possano creare pericolo.

Art.45 – Varie

I lavori devono essere sospesi nei casi di: variazione dei lavori oggetto del nulla osta; movimento della nave dalla banchina ove sono iniziati i lavori; cambio del comandante della nave - sempreché non intervenga una formale accettazione da parte del nuovo comandante; cambio del responsabile tecnico dei lavori - sempreché non intervenga una formale accettazione da parte del nuovo responsabile tecnico.

Il nulla osta decade in caso di presenza a bordo di merci pericolose riportate nell'IMDG CODE o di inosservanza alle prescrizioni previste nel nulla osta all'esecuzione dei lavori, alle disposizioni della presente ordinanza e alle norme che, in generale, regolano l'uso delle fonti termiche a bordo delle navi.

PARTE QUINTA

Alaggio e varo di unità navali

Art. 46 - Generalità e campo di applicazione

Nelle aree demaniali marittime dei porti di giurisdizione del Circondario Marittimo di Pozzuoli sono vietate le operazioni di alaggio e di varo di unità navali senza la preventiva autorizzazione della locale Autorità Marittima, da richiedere secondo il modello in allegato (**allegato 6**), fatta eccezione che per le operazioni che hanno luogo nelle aree demaniali marittime che siano assentite in concessione o in uso esclusivo per tale scopo.

Nell'ambito del Circondario Marittimo di Pozzuoli le operazioni di alaggio e varo di unità navali in genere possono essere effettuate nelle seguenti aree:

- 1) Porto di Pozzuoli: spigolo della banchina esterna molo Emporio Ovest – lato Ufficio Circondariale Marittimo - della lunghezza di ml. 20 a partire dal lato sud;
- 2) Porto di Baia: Molo Sud – lato porto – esclusi i primi 15 metri a partire dalla radice del molo;
- 3) Porto di Baia: Molo Sud – lato cantiere Postiglione – purché tecnicamente compatibile;
- 4) su scivoli pubblici/scali di alaggio (radice della Banchina Bassa nel porto di Baia – Darsena Pescatori nel porto di Pozzuoli - scivolo di sicurezza del Porto di Acquamorta).

Le attività di alaggio/varo possono essere effettuati solo nei giorni e negli orari indicati:

Porto di Pozzuoli:

- dall'01.05 al 30.09: dalle ore 09.00 alle ore 20.00;
- dall'01.10. al 30.04: dalle ore 09.00 alle ore 17.00;
- sabato: 09.00 – 13.00;

Porto di Baia:

- tutto l'anno dal lunedì al venerdì dalle ore 09.00 alle ore 17.00.

Art. 47 – Disposizioni amministrative

Coloro che esercitano o intendono esercitare professionalmente l'attività di alaggio e varo di unità da diporto dovranno attenersi al rispetto delle procedure di cui all'art. 69 del presente Regolamento ai sensi dell'art. 68 del Codice della Navigazione ed, inoltre, dovranno rendere noti al Comando del Porto interessato dalle operazioni:

- i dati della società;
- le caratteristiche tecniche delle unità da alare/varare;

- il responsabile delle operazioni.

Art. 48 - Alaggio e varo mediante l'utilizzo di scali alaggio

Le attività di alaggio e varo da svolgersi su scivoli pubblici/scali di alaggio, per quanto compatibili ed in forma occasionale e senza fini di lucro, sono soggette alle seguenti prescrizioni:

- ✓ la zona dello scivolo di alaggio dovrà sempre essere mantenuta libera dalla presenza di autoveicoli, carrelli e unità in sosta, anche nelle vicinanze dello stesso, che ne impediscano l'uso cui è destinato; le autovetture e/o carrelli nell'ambito portuale e soprattutto nell'area antistante lo scalo di alaggio possono permanere solo per il tempo strettamente necessario per l'alaggio e/o il varo dell'unità navale;
- ✓ Qualora ne ricorra la necessità lo scalo dovrà comunque essere immediatamente liberato a seguito di semplice richiesta da parte dell'Autorità Marittima.
- ✓ Lo specchio acqueo antistante lo scivolo di alaggio dovrà sempre rimanere libero da natanti o da unità che possano ostacolare le operazioni di alaggio e varo.

Art. 49 - Prescrizioni comuni

Chiunque esegue operazioni di varo e alaggio deve preliminarmente ottemperare alle seguenti prescrizioni di sicurezza:

1. Verificare le condizioni della banchina in relazione al tonnellaggio dell'unità navale da varare e/o alare;
2. Posizionare gli automezzi utilizzati parallelamente al ciglio di banchina e ad una distanza di sicurezza non inferiore a mt. 1 (uno) dalla stessa;
3. Verificare che non vi siano soggetti estranei all'interno dell'area; in caso contrario, le operazioni dovranno essere interrotte e dovrà essere informata l'Autorità Marittima;
4. Organizzare le operazioni affinché l'afflusso/deflusso delle unità avvenga in modo ordinato. La sosta in banchina delle unità destinate all'alaggio è consentita esclusivamente per il tempo strettamente necessario all'effettuazione dell'operazione stessa, ovvero, per quelle varate, la sosta nello specchio acqueo limitatamente al tempo occorrente per l'allestimento dei presidi tecnico/nautici dell'unità ai fini della sicurezza della navigazione.
5. I conducenti dei veicoli che devono effettuare le operazioni, opportunamente abilitati, sono comunque tenuti ad osservare tutte le precauzioni possibili, affinché sia scongiurato ogni rischio di pericolo a cose e/o persone, restando sottinteso che per qualsiasi eventuale danno a cose e/o persone o a strutture portuali derivanti da incidenti ne risponde in solido la ditta e/o la società proprietaria dei mezzi, ovvero quella da cui i

conducenti dipendono, secondo la vigente normativa in materia di responsabilità civile e penale.

6. Durante le operazioni si dovrà porre in essere un'adeguata recinzione, idonea ad impedire a mezzi e persone non addette ai lavori di avvicinarsi all'interno del raggio di azione della gru; inoltre dovrà essere esposto in posizione ben visibile uno o più cartelli con la scritta "ATTENZIONE CARICHI SOSPESI";

7. Al termine delle operazioni di alaggio e varo gli automezzi devono immediatamente lasciare la banchina e/o le aree ad esso adiacenti senza sostare sulle stesse e comunque nei porti del Circondario Marittimo di Pozzuoli, fatta salva espressa autorizzazione rilasciata dalla locale Autorità Marittima.

E' vietata l'operazione di prelievo e/o deposito di un'unità navale mediante automezzo munito di gru, autorizzato ad esercitare l'attività di alaggio/varo ai sensi dell'art. 68 del Codice della Navigazione, da qualsiasi altro veicolo finalizzata al successivo varo e/o alaggio della stessa; è, altresì, vietata qualsiasi attività di trasbordo di unità navali da un automezzo munito di gru ad un altro.

E' vietato, inoltre, effettuare tali operazioni con condizioni meteorologiche sfavorevoli, con persone a bordo delle unità da alare e/o varare, nei giorni festivi.

Le operazioni possono essere effettuate esclusivamente dal personale tecnico dipendente della ditta autorizzata all'esecuzione dei lavori di cui trattasi, preventivamente comunicato a questa Autorità Marittima nelle singole istanze/comunicazioni come disciplinate ai precedenti articoli.

Art. 50 - Prescrizioni specifiche

Per il porto di Baia:

1. ogni operatore dovrà impegnare esclusivamente il tratto di banchina immediatamente prospiciente il proprio automezzo;
2. le operazioni di alaggio e/o varo non dovranno essere eseguite durante il transito di unità navali nel tratto di canale interessato dallo svolgimento delle operazioni;

Per il porto di Pozzuoli, nell'intera area in concessione sulla banchina Emporio Ovest, è garantita la possibilità a tutte le ditte autorizzate ai sensi dell'art. 68 Cod. Nav. di effettuare operazioni di alaggio e varo con l'adozione delle ulteriori seguenti modalità operative:

- ✓ utilizzo esclusivo di automezzi muniti di gru;
- ✓ preventiva comunicazione all'Ufficio Circondariale Marittimo ed alla società concessionaria dell'area almeno 24 ore prima della singola operazione, comprensiva delle indicazioni relative alla società, alle caratteristiche tecniche delle unità da alare/varare ed al nominativo del responsabile delle operazioni;

✓ utilizzo dell'area dalle ore 14:00 alle ore 17:00 con lo svolgimento di un numero massimo di 4 operazioni nella predetta fascia.

Resta salva la possibilità per l'Autorità marittima di disporre il rinvio motivato dell'operazione, anche su richiesta tempestiva motivata del concessionario.

Art. 51 - Deroqhe

L'Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli, l'Ufficio Locale Marittimo di Baia e la Regione Campania, Settore Demanio marittimo – Navigazione – Porti – Aeroporti – Opere marittime, possono autorizzare operazioni in deroga alle disposizioni dei presenti articoli al fine di scongiurare eventuali pericoli, per motivi di sicurezza della navigazione ed esigenze di salvaguardia della pubblica e privata incolumità in ambito portuale o comunque al fine di garantire il regolare e sicuro svolgimento delle attività portuali.

PARTE SESTA

Attività di rifornimento combustibili a unità navali;

Art. 52 – Località e modalità di bunkeraggio

Nei porti e nelle rade del Circondario Marittimo di Pozzuoli il “bunkeraggio” – inteso come l'insieme delle operazioni di rifornimento di combustibili liquidi e di oli lubrificanti destinati al consumo degli apparati propulsivi delle unità navali - può essere effettuato solo nelle sotto elencate località e con le seguenti modalità:

Nel porto e nella rada di Pozzuoli:

- a) a mezzo di impianti fissi;
- b) a mezzo di autobotte (unità da carico comprensiva di eventuale rimorchio) esclusivamente al Molo Caligoliano;
- c) a mezzo distributori mobili conformi al D.M. 19 marzo 1990 esclusivamente al Molo Caligoliano;
- d) a mezzo di bettolina al Molo Caligoliano o in rada;

Nel porto di Baia:

- a) a mezzo impianto fisso alle sole unità da diporto di lunghezza f.t. non superiore a mt. 10.00 in radice della Banchina Alta;

Art. 53 – Procedure amministrative per l'autorizzazione al bunkeraggio

Il Comandante della nave che intende effettuare operazioni di rifornimento di combustibile nei porti del Circondario Marittimo di Pozzuoli, ovvero alla fonda nelle rade del medesimo Circondario Marittimo, deve avanzare domanda in bollo in duplice copia, conforme al modello allegato (**allegato 7 e 7 bis**), al Comandante del porto dove deve essere effettuata l'operazione di bunkeraggio con almeno 24 ore di preavviso.

E' consentita la preventiva presentazione della domanda da parte dell'Agenzia Raccomandataria prima dell'arrivo della nave. In tal caso la domanda deve essere controfirmata dal Comandante della nave stessa prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento; in mancanza l'autorizzazione concessa è considerata nulla.

Le società di navigazione che effettuano servizi di linea regolari possono presentare mensilmente un'unica domanda di bunkeraggio valevole per le unità sociali, riservandosi di far pervenire all'Autorità Marittima, di volta in volta, una comunicazione da parte del Comandante della nave, contenente le indicazioni di cui all'allegato alla presente ordinanza. Analoga procedura è consentita per le unità addette al traffico portuale.

Su detta comunicazione l'Autorità Marittima appone il proprio visto.

Sono esentati dall'obbligo di presentare l'istanza di cui al primo comma del presente articolo i titolari di concessioni demaniali marittime per il mantenimento di distributori fissi in banchina.

Art.54 – Requisiti tecnici relativi alle attrezzature

Le manichette utilizzate per le operazioni di bunkeraggio devono essere costruite in conformità alle norme EN 1765 o BS 1435, collaudate all'atto della fornitura e periodicamente controllate e pressate ogni dodici mesi indipendentemente dal numero di ore di lavoro, allo scopo di accertare la loro integrità, come previsto dalla circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione – Unità di Gestione delle Infrastrutture per la Navigazione e Demanio Marittimo n.105 del 21 settembre 2000.

Ogni manichetta deve essere dotata di apposito certificato sul quale devono essere riportate, tra l'altro, le condizioni massime di esercizio, che devono essere stampigliate anche su ogni singola manichetta, così come previsto dalla vigente normativa (D.M. 3 maggio 1984).

I relativi certificati, copia della quale deve essere esibita a richiesta del personale che effettua i controlli a bordo, devono contenere le seguenti informazioni:

- ✓ massima pressione di esercizio;
- ✓ massima temperatura di esercizio;
- ✓ prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
- ✓ data e pressione di collaudo;
- ✓ certificato di collaudo.

I dati di identificazione delle manichette devono essere stampigliati sulle flange o sulle manichette stesse. Il dato relativo alla massima temperatura di esercizio da riportare nei certificati è richiesto per manichette acquistate dopo il 1° luglio 2002.

Art. 55 - Limitazioni meteo e di visibilità

Le operazioni di bunkeraggio possono essere eseguite solo con condizioni meteo marine favorevoli; in caso di peggioramento delle stesse, o di maltempo accompagnato da scariche atmosferiche, le operazioni devono essere immediatamente sospese.

Della sospensione e di eventuale ripresa deve essere informata l'Autorità Marittima.

Le operazioni di bunkeraggio possono essere eseguite nell'arco delle ventiquattro ore.

Nel caso di operazioni in ore notturne la zona deve essere adeguatamente illuminata.

L'intensità di illuminazione non deve essere inferiore a 10 lux ad un metro dai piani di lavoro.

L'impianto elettrico deve essere realizzato in conformità alla Legge n°186 del 1968.

Art.56 - Procedure in caso di sversamenti

Qualora durante le operazioni di bunkeraggio si verificano sversamenti, le operazioni di rifornimento devono essere immediatamente sospese, ponendo in essere ogni attività idonea ad evitare la fuoriuscita ed a limitare l'entità degli sversamenti. Inoltre in caso di fuoriuscite, eventi dannosi o stati di pericolo, il comandante della nave e gli addetti delle ditte che forniscono il servizio di rifornimento sono tenuti ad informare immediatamente l'Autorità Marittima che provvede a richiedere di porre in essere tutte le misure ritenute più opportune, finalizzate al contenimento dell'evento e ad evitare ulteriori e più gravi conseguenze.

L'obbligo di informazione sussiste anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone o delle infrastrutture portuali.

Le spese per la bonifica della zona inquinata sono a carico del fornitore del servizio o della nave, a seconda delle rispettive responsabilità.

Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio potranno essere riprese solo a seguito di autorizzazione da parte dell'Autorità Marittima.

DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER IL BUNKERAGGIO A MEZZO DI AUTOBOTTI OVVERO DISTRIBUTORI MOBILI CONFORMI AL D.M. 19 MARZO 1990.

Art.57- Disposizioni generali

Il bunkeraggio a mezzo di autobotti o distributori mobili è autorizzato esclusivamente per prodotti con punto di infiammabilità, determinato col sistema a vaso chiuso, maggiore o uguale a 60°C.

Deve essere assicurato apposito servizio di vigilanza a terra effettuato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, e/o di Guardia ai fuochi con una squadra composta da massimi 3 (tre) unità e minimo di 2 (due) unità. Per operazioni di particolare complessità potranno essere adottati diversi criteri di composizione della squadra, sentita la Commissione Locale ex art.48 del Regolamento della Navigazione Marittima.

Qualora il servizio di sorveglianza sia espletato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco la squadra deve essere dotata di automezzo antincendio e l'istanza formale deve essere inoltrata al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco competente con almeno due giorni di anticipo rispetto alla data in cui il servizio dovrà essere espletato.

In caso di mancata disponibilità, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco ne darà comunicazione entro le successive 24 ore all'Autorità Marittima, che provvederà ad utilizzare per lo stesso scopo Guardia Fuochi abilitati.

Detto servizio dovrà essere reso ai sensi del Decreto del Ministero degli Interni n°261 del 22 febbraio 1996, con relativo onere di spesa a carico del richiedente il servizio.

Qualora il servizio sia espletato da una squadra di Guardia Fuochi abilitata, anche questa, quando il rifornimento è effettuato in banchine prive di impianto antincendio adeguato, deve essere dotata di motopompa antincendio fornita di manichetta di idonea lunghezza con boccalini a pioggia e dotata dell'attrezzatura e del materiale per l'erogazione di schiuma;

Devono comunque essere osservate le seguenti ulteriori prescrizioni:

- a) la quantità di prodotto erogabile non può essere superiore alle 30 tonnellate per ogni autobotte;
 - b) ciascuna autobotte deve uscire dal porto immediatamente dopo aver effettuato il rifornimento;
 - c) i distributori mobili dovranno essere ricollocati nelle apposite aree di sosta autorizzate dove potrà esclusivamente avvenire il loro rifornimento a mezzo di autobotte;
 - d) le autobotti, ovvero i distributori mobili, dovranno essere in possesso di tutte le abilitazioni e le certificazioni previste per il trasporto di prodotti infiammabili;
 - e) durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo.
- Devono essere disponibili e pronti per l'uso una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti, panne/fogli oleoassorbenti). La squadra antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;

- f) durante le operazioni di rifornimento in ore notturne devono essere garantiti, nei punti di attacco delle manichette e lungo il percorso delle manichette stesse, i valori di illuminazione di 10 lux;
- g) le unità navali intente ad operazioni di rifornimento devono tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei Segnali, o una luce rossa per il periodo notturno;
- h) tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina e dei motori, devono essere provvisti di parascintille;
- i) tra l'autobotte, ovvero distributore mobile, e la nave dovrà essere stabilita l'equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa;
- j) nella zona interessata dal rifornimento e per tutta la sua durata non devono essere effettuati lavori con fiamme libere di qualsiasi natura o che generino comunque scintille o produzione di calore;
- k) per tutta la durata del rifornimento attorno alla nave e all'autobotte, ovvero al distributore mobile, per un raggio di 20 metri non devono essere presenti altri autoveicoli, unità navali o persone estranee. La zona interessata deve essere opportunamente transennata e segnalata con un cartello indicante "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE";
- l) nei pressi delle tubazioni impiegate per il rifornimento devono essere collocati a cura della ditta incaricata del rifornimento, due estintori a schiuma della capacità non inferiore a 10 litri ed un contenitore di sabbia con attrezzi per lo spandimento della sabbia stessa;
- m) le operazioni di rifornimento devono essere effettuate sotto il diretto controllo di un ufficiale della nave all'uopo designato, per l'applicazione delle disposizioni richiamate dal presente regolamento.
- n) Il conducente dell'autobotte deve rimanere sempre presente sul posto per tutta la durata delle operazioni, pronto ad attuare con immediatezza tutti i provvedimenti necessari in caso di emergenza;
- o) le tubazioni/manichette di carico devono essere in ottimo stato e di caratteristiche conformi ai requisiti di cui all'art 54;
- p) l'autobotte deve essere munita di reti parascintille alle tubazioni di scarico del motore, ed essere dotata di:
- adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche;
 - pompa di tipo idoneo ed antideflagrante;
 - almeno n.2 estintori di tipo omologato;
- q) durante il rifornimento la nave deve sospendere le operazioni commerciali.
- Eventuali deroghe in merito possono essere concesse purché non costituiscano pericolo con le operazioni di rifornimento;

- r) L'ora di inizio operazioni, di fine bunkeraggio nonché eventuale mancato inizio delle operazioni e/o la loro sospensione – con l'indicazione dei motivi e dei provvedimenti presi – deve essere comunicato all'Autorità Marittima.
- s) Devono essere rispettate le eventuali ulteriori procedure definite dall'Autorità Marittima.

Art.58 – Limitazioni

Non è consentito il rifornimento di navi traghetto con distributori mobili. Non è inoltre consentito il rifornimento di navi traghetto con autobotte in qualsiasi altra condizione diversa da quella descritta dall'articolo precedente.

DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER IL RIFORNIMENTO DI DISTRIBUTORI AUTOMATICI FISSI SISTEMATI IN BANCHINA.

Art.59 - Disposizioni generali

Il rifornimento dei distributori automatici fissi in banchina può essere effettuato a mezzo autobotti, o idonei mezzi nautici, nel rispetto delle condizioni previste dal D.M. 31 luglio 1934 e successive integrazioni.

DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER IL RIFORNIMENTO A MEZZO DI DISTRIBUTORI FISSI SISTEMATI IN BANCHINA.

Art.60 – Definizioni e disposizioni generali

I distributori fissi, come definiti dal D. Lvo n°32 del 1998, sono atti al rifornimento di unità da traffico locale, da pesca e da diporto.

Le operazioni di bunkeraggio a mezzo di distributori fissi installati in banchina, possono essere eseguite secondo le seguenti prescrizioni:

- a) i distributori automatici devono essere muniti di dispositivi di sicurezza approvati dal Ministero dell'Interno con D. M. datato 31.07.1934 e successive modifiche e integrazioni, nonché dei dispositivi per la captazione dei vapori di cui al Decreto del Ministero dell'Ambiente del 16 maggio 1996, e successivo "Regolamento recante norme per l'installazione dei dispositivi di recupero dei vapori di benzina presso i distributori" n.76 del 20 gennaio 1999 del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero delle Attività Produttive e della Salute;
- b) le manichette devono essere integre ed in perfette condizioni di impiego per evitare qualsiasi spandimento;

- c) durante lo svolgimento delle operazioni devono essere tenuti sul posto, pronti all'uso, i mezzi antincendio prescritti dal D.M. 31 luglio 1934 del Ministero dell'Interno (estintori, recipienti e carriere con sabbia, secchielli, attrezzi, ecc.);
- d) i motori di propulsione devono essere spenti, così come qualsiasi altro motore che non sia dotato di parascintille allo scarico;
- e) non deve essere eseguita nessun'altra operazione che possa generare calore o scintille;
- f) durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio di continua vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo. Devono essere disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti, panne/fogli oleoassorbenti); Il personale di bordo addetto alla vigilanza deve mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere impiegate;
- g) è obbligatorio ventilare sia il vano in cui sono installati i serbatoi, sia il vano apparato motore, dopo ogni operazione di rifornimento di benzina e prima di riavviare il motore;
- h) Tra l'unità in fase di rifornimento e le altre in sosta deve esser lasciata una zona libera di almeno 6 metri.

DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER IL RIFORNIMENTO A MEZZO DI BETTOLINA.

Art. 61 – Istruttoria per il rilascio concessione

Chi intende espletare il servizio di rifornimento mediante bettolina nell'ambito del Circondario Marittimo di Pozzuoli deve presentare apposita domanda di concessione in carta legale alla Capitaneria di porto di Napoli.

Nella domanda dovranno essere dichiarati:

- a. se persona fisica: nome, cognome, luogo e data di nascita, cittadinanza, residenza; se società: denominazione o ragione sociale, sede, nome e cognome del legale rappresentante;
- b. nome e cognome dell'eventuale procuratore;
- c. numero dei dipendenti e relative mansioni;
- d. numero e tipo di mezzi nautici destinati al servizio, e titolo del possesso o della detenzione dei mezzi nautici stessi;
- e. durata della concessione richiesta, in relazione al livello di investimenti effettuati;
- f. il possesso, anche autocertificato, se consentito dei requisiti prescritti.

Per ottenere la concessione occorre essere in possesso dei seguenti requisiti:

- a. capacità professionali attestate dalla struttura dell'impresa nonché dall'attività svolta negli ultimi tre anni nel settore del trasporto marittimo dei prodotti petroliferi;

- b. iscrizione nel registro degli esercenti di commercio o nel registro delle imprese presso le Camere di Commercio;
- c. capacità tecnica consistente nella disponibilità, per un periodo non inferiore alla durata della concessione, dei mezzi navali da destinare al servizio, conformi alle relative norme in materia di sicurezza e nell'ottica di un progressivo miglioramento del livello di qualità tecnica; nonché nella disponibilità di personale marittimo con esperienza di navigazione a bordo delle navi cisterna, che deve:
 - essere addestrato alla movimentazione di prodotti petroliferi e alla conservazione della qualità dei medesimi;
 - essere inquadrato con contratto di lavoro le cui condizioni economiche e normative non siano inferiori a quelle del contratto di lavoro applicato nel settore bunkeraggio;
 - essere in possesso di certificato STCW '95;
- d. capacità finanziaria rilevabile, per l'impresa individuale, dalla dichiarazione dei redditi degli ultimi tre anni e, per le società, da un patrimonio netto non inferiore a cinquecentomila euro certificato dal Presidente del Collegio Sindacale;
- e. assenza di procedure concorsuali;
- f. assenza di condanne per delitti puniti con pena superiore nel minimo a tre anni di reclusione oppure per contrabbando, truffa, appropriazione indebita o per delitti contro la fede pubblica, salvo che sia intervenuta la riabilitazione;
- g. non essere destinatario di misure di prevenzione ai sensi della vigente normativa;
- h. idonea copertura assicurativa per i danni derivanti dall'espletamento del servizio, ivi compresa la copertura P & I per i danni da inquinamento marino.
- i. altri eventuali requisiti richiesti dalla Capitaneria di porto di Napoli.

I requisiti devono perdurare per tutta la concessione e la loro sussistenza può essere verificata dall'Autorità Marittima nell'ambito dei poteri di vigilanza sull'attività.

La concessione viene rilasciata per un periodo determinato dall'autorità concedente sulla base del livello degli investimenti effettuati e comunque, di norma, non inferiore a due anni.

Il concessionario è tenuto al pagamento di un canone annuo calcolato sulla base dell'importo di 0,50 euro per ogni tonnellata di stazza netta dei mezzi navali complessivamente destinati allo svolgimento del servizio. Il canone è aggiornato annualmente secondo le modalità determinate per le concessioni di beni del demanio marittimo.

Il concessionario è tenuto a prestare idonea cauzione, anche sotto forma di fidejussione bancaria o polizza assicurativa con società di rilevanza nazionale o internazionale, che non può essere inferiore a 2.500 euro.

Può essere dichiarata la decadenza del concessionario, con le modalità di cui all'art. 47 del Codice della Navigazione, nei seguenti casi:

- a. perdita di uno dei requisiti previsti per il rilascio della concessione;

- b. omesso pagamento del canone annuale;
- c.abusiva sostituzione nell'esercizio della concessione;
- d. inadempimento degli obblighi derivanti dalla concessione o imposti da norme di legge o regolamento;
- e. mancato esercizio della concessione;

Le tariffe del servizio e le loro eventuali variazioni vanno comunicate con congruo anticipo al Comandante del porto.

Le operazioni di rifornimento a mezzo bettoline devono essere precedute dall'autorizzazione dell'autorità marittima su richiesta del comandante della bettolina.

Art. 62- Requisiti per le bettoline

Le bettoline impiegate nel servizio di rifornimento alle navi devono ottemperare a tutte le norme in materia di sicurezza della navigazione previste per tale tipo di unità navali.

Le menzionate unità navali devono inoltre essere fornite di:

- a. impianti e dotazioni idonee (reticelle taglia fiamma, punti caldi protetti, distanziatori, parabordi, etc.), per effettuare le operazioni di rifornimento in sicurezza anche a navi destinate al trasporto di prodotti classificati pericolosi;
- b. attrezzature e dotazioni idonee a prevenire e contenere gli sversamenti di idrocarburi in mare (panne galleggianti, panne/fogli oleoassorbenti, efficienti sistemi di chiusura degli ombrinali, ghiotte per la raccolta degli eventuali colaggi, scorte di assorbenti inerti, etc.);
- c. bottazzi di gomma o di legno o di idonei parabordi, di cavi di ormeggio non metallici e di parafiamma a tutti gli scarichi.

La bettolina deve essere sempre in condizione di allontanarsi prontamente con i propri mezzi in caso di emergenza.

Art. 63 - Modalità di rifornimento in banchina

Il rifornimento di combustibile alle navi a mezzo di bettolina può essere effettuato ottemperando le seguenti prescrizioni:

- a. la nave, qualora movimenti liquidi infiammabili di categoria A o B o merci pericolose in colli di classe 1, 2, 3, 4, 5 e 7, deve sospendere le operazioni commerciali per tutta la durata del rifornimento.
- b. durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale della bettolina munito di appropriata certificazione antincendio; devono essere inoltre disponibili e pronti per eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (materiali oleoassorbenti); il personale di bordo addetto al servizio antincendio dovrà

mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;

c. durante il rifornimento, a bordo o sulla banchina prospiciente non deve essere eseguito alcun lavoro, che possa generare scintille o calore. Nessuna operazione può essere effettuata sul lato sul quale è accostata la bettolina;

d. è vietato fumare a bordo di entrambe le unità;

e. durante le operazioni che saranno svolte in ore notturne devono essere garantiti i valori di illuminazione pari a 10 lux ai punti di attacco delle manichette e alle manichette stesse;

f. la bettolina deve sostare il più possibile lontano da sfoghi di aria o da sorgenti di vapori infiammabili;

g. le navi intente alle operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva il segnale "B" del codice internazionale dei segnali o un fanale rosso – visibile a giro d'orizzonte - nelle ore notturne;

h. le manichette impiegate devono essere debitamente collaudate, in buone condizioni dotate di innesti a tenuta perfetta, le stesse devono essere adeguatamente sorrette e di idonea lunghezza onde evitare strappi;

i. deve essere assicurata l'equipotenzialità elettrica tra il mezzo rifornitore e la nave, attraverso idonei collegamenti di massa;

j. il personale dell'unità rifornitrice deve attenersi alle disposizioni dell'ufficiale della nave, designato dal Comando di bordo quale responsabile della direzione delle operazioni, relativamente all'inizio, alla velocità del pompaggio ed alle interruzioni. Il suddetto ufficiale dovrà personalmente seguire le operazioni ed assicurarsi del buon andamento delle stesse effettuando preventivamente le necessarie verifiche alle tubazioni, alle casse e all'impianto;

k. tutti gli scarichi, compresi quelli della cucina e dei motori, devono essere provvisti di parascintille;

l. devono essere posizionati idonei parabordi atti ad impedire il contatto diretto degli scafi;

m. durante le operazioni di rifornimento gli ombrinali della nave e della bettolina devono essere chiusi;

n. il personale incaricato delle operazioni della nave e della bettolina prima di iniziare le operazioni di rifornimento, deve controllare la rata e le prestazioni massime di pompaggio e le procedure per l'arresto di emergenza;

o. il suddetto personale deve inoltre concordare il mezzo di comunicazione tra bettolina e nave e viceversa.

p. Al termine delle operazioni l'unità rifornitrice deve allontanarsi immediatamente dalla nave.

Art. 64 - Modalità di rifornimento in rada

Se il rifornimento è effettuato in rada devono essere osservate in aggiunta a quanto prescritto dall'art. 63 le seguenti ulteriori prescrizioni:

- a. le operazioni devono essere effettuate esclusivamente nelle zone stabilite dall'Autorità marittima;
- b. le manovre di avvicinamento, di ormeggio e disormeggio della bettolina alla nave che riceve rifornimento devono essere effettuate in osservanza alle norme per prevenire gli abbordi in mare (Col. Reg. 1972) a cura e sotto la responsabilità dei comandi di bordo e con le modalità da essi concordate;
- c. al fine di evitare disguidi, le comunicazioni tra la bettolina e la nave che riceve rifornimento devono essere effettuate in una lingua precedentemente concordata usando termini tecnici internazionalmente noti (Standard Marine Navigational Vocabulary – IMO);
- d. la nave di dimensioni maggiori deve essere ancorata;
- e. gli impianti antincendio delle due unità devono essere pronti all'immediato impiego;
- f. i cavi di ormeggio passati tra le due navi devono essere correttamente manovrati in modo da poter compensare le relative variazioni di assetto dovute al trasbordo di combustibile;
- g. le condizioni meteo marine devono essere favorevoli. Le operazioni di rifornimento devono essere interrotte in caso di peggioramento delle condizioni stesse;
- h. è vietata l'esecuzione di lavori a bordo che possano generare scintille o calore e l'uso di fiamme libere;
- i. durante le operazioni di rifornimento deve essere effettuato l'ascolto radio continuo a mezzo di apparato VHF/FM sulla frequenza concordata con l'Autorità Marittima;
- j. in caso di sospensione o di interruzione del rifornimento per qualsiasi motivo, la bettolina deve subito allontanarsi dalla nave rifornita. In tal caso dovrà essere subito informata l'Autorità Marittima.

Art. 65 – Prescrizioni di attenzione alla manovra per le altre navi

Qualunque unità si trovi a manovrare in vicinanza di navi/unità intente in operazioni di bunkeraggio deve procedere con la massima cautela, manovrando alla minima velocità di governo allo scopo di evitare moto ondoso, avendo cura di mantenere la massima distanza possibile o, comunque, la debita distanza di sicurezza.

PARTE SETTIMA

Deposito sul pubblico demanio marittimo piccole unità, reti ed attrezzi da pesca

Art. 66 - Disposizioni generali

Nei porti del Circondario Marittimo di Pozzuoli il deposito temporaneo in banchina di piccole unità, reti ed attrezzi strettamente correlati alle necessità della pesca professionale è consentito esclusivamente nelle zone indicate di seguito. Eventuali deroghe possono essere valutate dal Comandante del Porto ed accordate esclusivamente per comprovata necessità.

Il posizionamento delle suddette unità e del suddetto materiale da pesca deve essere tale da consentire il libero transito a mezzi e persone e comunque tale da garantire il facile accesso a persone e a mezzi di soccorso.

Porto di Pozzuoli:

- Pennello frangiflutti di cui all'art. 2 lett. g)

Il deposito può essere richiesto anche per le aree demaniali situate ai lati dello scivolo esistente presso la Darsena Pescatori (esterne agli ambiti portuali) e di competenza del Comune di Pozzuoli;

Porto di Baia:

- E' consentito esclusivamente il deposito di piccole unità negli spazi e nei tempi di cui alla Concessione Demaniale Marittima n°75/2006 della Regione Campania;
- Nel porto di Acquamorta, in considerazione della concessione rilasciata al Comune di Monte di Procida per l'esecuzione di opere per la costruzione di un porto di 2^ categoria IV classe, è facoltà del concessionario disciplinare, con apposito regolamento, il deposito di piccole unità, reti ed attrezzi da pesca.

Art. 67– Istanza

L'autorizzazione per il deposito temporaneo di piccole unità, reti ed attrezzi per la pesca professionale, deve essere richiesta in forma scritta, su carta da bollo, alla Regione Campania/Comune di Pozzuoli tramite la locale Autorità Marittima in conformità all'allegato fac-simile (allegato 8).

L'istanza dovrà essere presentata almeno 24 ore prima del deposito, e dovrà indicare:

- generalità, recapito civico e telefonico di chi avanza l'istanza;
- elementi descrittivi del deposito cioè se trattasi di unità, reti o attrezzi e tipologia degli stessi;

- elementi dimensionali come altezza, larghezza e lunghezza dell'ingombro;
- elementi descrittivi come tipo di rete o attrezzo;
- indicazioni precise del punto dove si intende depositare e durata del deposito;

In caso di più richieste della stessa area, il Comandante del Porto deciderà in merito dopo aver valutato le singole esigenze e stabilito le conseguenti priorità.

Art. 68 - Adempimenti e controlli

Su ogni unità, rete o attrezzo depositato deve essere apposto, ai fini dei dovuti controlli, un cartellino con scritte indelebili recante la data di inizio deposito, ed il numero di matricola dell'unità da pesca a cui appartengono le reti e/o gli attrezzi e il nome del proprietario in caso di unità. Il cartellino di cui sopra dovrà essere sempre presente e chiaramente visibile e leggibile.

Il soggetto autorizzato deve inoltre provvedere alla costante pulizia dell'area ad esso assegnata, sgomberando prontamente eventuali materiali accumulatisi sotto le strutture di sostegno, con il rigoroso divieto di gettarli in mare.

Le reti e gli attrezzi da pesca devono essere interamente coperti, previa pulizia, da teloni impermeabili aventi dimensioni tali da avvolgere completamente l'intera rete e/o attrezzatura. E' vietato usare altri sistemi di copertura.

L'altezza delle reti e/o degli attrezzi depositati in banchina non può superare la misura di 1 (uno) metro comprese le strutture usate quale sostegno.

Reti ed attrezzi da pesca devono essere depositati su apposite strutture facilmente ed immediatamente rimovibili al fine di consentire in qualsiasi momento interventi di manutenzione stradale; tali strutture devono essere sollevate da terra di almeno 30 (trenta) centimetri al fine di evitare ricettacoli per rifiuti ed immondizie.

E' fatto assoluto divieto di depositare reti in banchina, prima di averle accuratamente lavate e comunque ripulite da materiali che possano decomporsi recando nocimento alla salute ambientale (es. alghe, pesci e similari).

PARTE OTTAVA

Esecuzione di attività nei porti e nelle aree demaniali marittime di competenza del Circondario Marittimo di Pozzuoli (art.68 Codice della Navigazione)

Art. 69 - Disposizioni generali

L'esercizio di attività economiche all'interno dei porti nell'ambito del demanio marittimo di competenza del Circondario Marittimo di Pozzuoli è libero - purché non concretizzi occupazione di area demaniale marittima o specchio acqueo, oppure esercizio di attività

cui il Codice della Navigazione o altre norme statali o locali riconducono la necessità di concessione, autorizzazione o altro provvedimento amministrativo - ed è soggetto a quanto disposto dall'art. 68 Cod. Nav. ed alla vigilanza del Comandante del Porto, per fini di sicurezza portuale e della navigazione intesa nella sua più ampia accezione.

A tale scopo i soggetti che intendono effettuare tali attività devono presentare alla Regione Campania, Settore Demanio marittimo – Navigazione – Porti – Aeroporti – Opere marittime, per il tramite dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli o dell'Autorità Marittima del porto in cui intendono effettuare l'attività, apposita SCIA (segnalazione certificata di inizio attività) in triplice copia (di cui due in bollo uso corrente) redatta secondo il fac-simile (**allegati 9 e 9bis**) attestante il possesso di presupposti e requisiti di legge e di eventuali altri elementi preventivamente richiesti dalla P.A.

Una copia della suddetta dichiarazione vistata sarà restituita all'interessato, a seguito degli accertamenti effettuati ai sensi dell'art. 19 della Legge 08/07/1990, n. 241 e si intende valida fino allo scadere dell'anno solare (31 dicembre). L'Autorità Marittima istituisce e cura la tenuta di apposito registro nel quale vengono annotate tutte le imprese che abbiano prodotto la predetta segnalazione di inizio attività.

L'eventuale sussistenza di motivi ostativi all'esercizio dell'attività sarà tempestivamente comunicata dalla Regione Campania/Autorità Marittima, previa adozione degli opportuni provvedimenti di legge.

Art. 70 – Casi di esclusione

Sono esclusi dall'obbligo di presentazione della comunicazione di cui all'articolo precedente, a condizione che l'attività che si intende esercitare rientri tra quelle indicate nel titolo posseduto, i seguenti soggetti:

- a) titolari di concessione o autorizzazione demaniale marittima;
- b) titolari di concessione o autorizzazione all'esercizio di servizi tecnico-nautici;
- c) titolari di concessione o autorizzazione all'esercizio di operazioni-servizi portuali;
- d) titolari di attività soggette ad autorizzazione o iscrizione nei registri dell'Autorità Marittima o il cui esercizio è subordinato a specifica comunicazione all'Autorità Marittima; personale debitamente incaricato da enti tecnici di classifica o organismi notificati per l'effettuazione di prove e controlli per la certificazione di unità navali.

Pozzuoli, 31 agosto 2012

IL CAPO DEL CIRCONDARIO MARITTIMO
Tenente di Vascello (CP)
Caterina PICCIRILLI