



**CAPITANERIA DI PORTO
GENOVA**

Ordinanza N. 273/2024

(testo coordinato)

Come rettificata con Ordinanza n.287/2024 in data 29.10.2024

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Genova,

- VISTO** il Codice della Navigazione approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327;
- VISTO** il Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n.328;
- VISTA** la legge 28 gennaio 1994, n.84 "Riordino della legislazione in materia portuale", e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTA** la legge 13 maggio 1940, n. 690 "Organizzazione e funzionamento del servizio antincendio nei porti";
- VISTA** la legge 31 dicembre 1982, n.979 "Disposizioni per la difesa del mare";
- VISTO** il Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n° 196 "Attuazione delle Direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale";
- VISTA** la Legge 7 marzo 2001 n. 51 "Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo";
- VISTA** la COLREG 1972 "Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare" ed in particolare la regola 10 "Schemi di separazione del traffico";
- VISTA** la Direttiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2002 relativa alla istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione che abroga la direttiva 93/75/CE del Consiglio;
- VISTO** il Regolamento (CE) 725/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 31.03.2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, e le norme, unionali e nazionali collegate e discendenti;
- VISTA** la risoluzione IMO n. A.1158(32) adottata il 15.12.2021, "Guidelines for Vessel Traffic Services" e il Decreto Ministeriale 22.11.2023, "Disposizioni attuative della Risoluzione IMO n. A.1158(32) ai fini dell'erogazione dei servizi al traffico marittimo denominati Vessel Traffic Services (VTS)";
- VISTE** le risultanze dell'analisi di questa Capitaneria di Porto, conclusasi il 02.11.2023, effettuata da apposito gruppo di lavoro sullo studio, datato 14.07.2022, commissionato al *Bureau Veritas* dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale circa l'individuazione degli edifici potenzialmente soggetti a rischio negli scali del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (Porti di Genova, Pra', Savona, Vado Ligure);
- VISTE** le risultanze dell'"Analisi di situazione e valutazione del rischio" finalizzata alla valutazione dell'Area di competenza del Centro VTS di Genova e ad una sua modifica, effettuata da questa Capitaneria di Porto in data 20.02.2024
- VISTE** le risultanze della "Analisi degli eventi dannosi occorsi nel Circondario Marittimo di Genova nel periodo gennaio 2014 – dicembre 2023", effettuata da questa Capitaneria di Porto e conclusasi il 05.03.2024, finalizzata a verificare l'esistenza di eventuali circostanze, anche legate al ripetersi di particolari condizioni meteomarine in atto al momento dei fatti, che possano far emergere l'opportunità/necessità di procedere ad una nuova valutazione del dettato regolamentare in vigore, per un possibile miglioramento del livello di sicurezza del porto di Genova;

- VISTE** le proprie ordinanze n.53 del 1997; 61 del 2001; 64 del 2004; 87 del 2006; 86 del 2006; 14, 34 e 38 del 2008; 149 del 2010; 94 del 2011; 385 del 2014; 222 del 2016, 139 del 2017; 57 del 2019; 181 del 2022 e 46 del 2023
- TENUTO CONTO** delle valutazioni relative alle manovre delle navi nel porto di Genova effettuate nell'ambito della metodologia di valutazione del rischio per la navigazione denominata SIRA che si basa sui principi stabiliti nella linea guida IALA G 1018 "Gestione del rischio";
- TENUTO CONTO** degli esiti degli studi effettuati nel corso dell'ultimo biennio presso i centri/laboratori di simulazione, in Italia e all'estero, relativi alle manovre delle navi, in particolare quelle c.d. fuori sagoma, in relazione sia alle strutture portuali esistenti che a quelle in corso di realizzazione;
- TENUTO CONTO** che in data 25.07.2024 è stata presentata la bozza del "Regolamento di Sicurezza del porto di Genova" all'utenza portuale e che nel termine assegnato del 07.09.2024 sono pervenute osservazioni di natura tecnica da parte del Chimico del Porto, della Corporazione piloti, di Confindustria, del Gruppo Ormeggiatori di Assoagenti e di Confitarma di cui si è tenuto conto in sede di redazione del provvedimento finale;
- TENUTO CONTO**, altresì, e che l'Autorità di Sistema Portuale, l'Agenzia delle Dogane, la Società concessionaria del servizio di rimorchio hanno riscontrato l'invito di cui sopra senza presentare osservazioni e che dai restanti partecipanti non sono pervenute osservazioni;
- VISTO** il proprio "Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del porto di Genova" , come modificato e integrato, approvato con Ordinanza n.03/2003 del 10/01/2003
- RITENUTO NECESSARIO** aggiornare e coordinare le disposizioni che regolano le attività generali connesse con la sicurezza della navigazione e pertanto emanare un nuovo "Regolamento di sicurezza e dei Servizi Marittimi del porto di Genova" anche alla luce delle innovazioni intervenute nella materia;

ORDINA

Articolo 1 – Approvazione ed entrata in vigore:

E' approvato il "Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del porto di Genova" Ed. 2024 allegato alla presente Ordinanza che entra in vigore il 1 novembre 2024 ed abroga il previgente approvato con Ordinanza n.03/2003 del 10/01/2003.

Articolo 2 - Disposizioni sanzionatorie.

Qualora le violazioni non costituiscano diverso o più grave reato o illecito amministrativo le violazioni di cui infra verranno sanzionate come di seguito indicato:

1. per le violazioni afferenti al mancato rispetto delle norme di carattere generale verranno applicati i punitivi di cui all'Art. 1174 del Codice della Navigazione;
2. per le violazioni afferenti alla sicurezza della navigazione verranno applicati i punitivi di cui agli articoli 1231 del Codice della Navigazione;
3. per le violazioni circa l'uso dei beni demaniali o l'utilizzo delle concessioni demaniali verranno applicati i punitivi di cui agli articoli 1161 e 1164 del Codice della Navigazione
4. per le violazioni in materia di pesca sportiva e professionale verranno applicati i punitivi di cui Decreto Legislativo 04/2012
5. per le violazioni commesse con unità da diporto verranno applicati i punitivi di cui al Codice della Nautica da Diporto approvato con Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n. 171 e successive modificazioni

6. per le violazioni in materia di pesca sportiva/ricreativa in porto relative all'esercizio della stessa senza autorizzazione verrà applicato il punitivo di cui all'art.1168 del Codice della Navigazione

Articolo 3 - Disposizioni sanzionatorie afferenti la disciplina dei lavori a bordo

Le violazioni delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene dei luoghi di lavoro sono soggette all'applicazione della normativa speciale di cui ai Decreti Legislativi 27.07.1999, n.271, 27.07.1999, n. 272 e 09.04.2008, n. 81, nonché alle norme ad essi Decreti collegate.

Articolo 4 - Abrogazione di Norme

A far data dall'entrata in vigore della presente ordinanza sono contestualmente abrogate il Regolamento di Sicurezza del Porto di Genova approvato con Ordinanza 32/2001 e le seguenti ordinanze ad esso connesse: 53 del 1997; 64 del 2004; 87 del 2006; 86 del 2006; 14, 34 e 38 del 2008; 149 del 2010; 94 del 2011; 385 del 2014; 222 del 2016, 139 del 2017; 57 del 2019; 181 del 2022 e 46 del 2023 nonché ogni altra disposizione in contrasto con il presente provvedimento.

Articolo 5 – Modifiche al regolamento

Le modifiche al presente regolamento verranno introdotte mediante atto di approvazione sottoscritto dal Capo del Circondario Marittimo di Genova ed entreranno in vigore dopo il quindicesimo giorno dalla pubblicazione sulla pagina web della Capitaneria di Porto di Genova all'indirizzo <https://www.guardiacostiera.gov.it/genova/ordinanze-e-avvisi>

Genova, 10.10.2024

IL COMANDANTE
Ammiraglio Ispettore (CP) Pil.
Piero PELLIZZARI

Documento elettronico firmato digitalmente ai sensi del
D. Lgs. 7 marzo 2005 n. 82 e norme collegate.

REGOLAMENTO DI SICUREZZA DEL PORTO DI GENOVA

Premesse

Definizioni

Automatic Identification System: sistema automatico di tracciamento in ambito navale, in ausilio ai sistemi radar, allo scopo di evitare le collisioni fra le unità in navigazione.

Gas free: condizione in cui viene a trovarsi un locale o spazio dopo la completa asportazione della fase liquida o solida e la totale eliminazione dei vapori e dei gas infiammabili.

GNL: Gas Naturale liquefatto

GPL: Gas di petrolio liquefatto

Gross Tonnage: Stazza lorda di una nave misurato secondo gli standard internazionali

Inertizzazione: condizione in cui il contenuto di Ossigeno nell'atmosfera libera interna ad un locale o spazio risulta inferiore al 5% in Vol/Vol in pressione positiva

Larghezza massima di una nave: la larghezza nel punto più largo misurata alla linea di galleggiamento nominale della nave.

Lunghezza fuori tutto: distanza, misurata in linea retta, tra il punto estremo anteriore della prora e il punto estremo posteriore della poppa, escluse tutte le appendici come le delfiniere, il bompresso, le piattaforme poppiere, le falchette e similari

Miglio: misura nautica equivalente a 1852 metri

MRSC. (Maritime rescue coordination sub center): Elemento di organizzazione legato all'attività di ricerca e soccorso in mare discendente dall'applicazione della Convenzione di Amburgo del 1979. In Liguria coincide con la Direzione Marittima di Genova e copre l'arco di costa dal confine di Stato a La Spezia incluse le acque antistanti secondo i limiti stabiliti dal Piano Nazionale SAR

Navi RoRo: nave traghetto per trasporto di autoveicoli, nella quale i veicoli stessi entrano ed escono con i propri mezzi senza l'ausilio di gru o elevatori

Nodo: misura di velocità pari a 1miglio/ora

Pescaggio (draught): distanza tra la linea di galleggiamento e l'estremità inferiore dello scafo.

Port Management Information System (PMIS): l'interfaccia unica nazionale per l'invio delle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza dai porti italiani (National Maritime Single Window). L'interfaccia unica costituita dal PMIS deve assicurare l'interoperabilità con il sistema Safe Sea Net, il sistema informativo delle Dogane e con le piattaforme realizzate dalle autorità portuali per il migliore espletamento delle funzioni di indirizzo e coordinamento dei nodi logistici che alle stesse fanno capo.

Precautionary Area: un'area entro limiti definiti in cui le navi devono navigare con particolare cautela e all'interno della quale può essere raccomandata la direzione del flusso del traffico.

Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (Colreg 72): convenzione di Londra del 1972, composta di 41 regole e 4 allegati

Security portuale: – complesso delle attività contemplate dal Capitolo XI- 2 della Convenzione Solas e disciplinate dall' ISPS code (International ship and port facility security code)

SOLAS 74 (78): Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare

Standard ISO: norme tecniche di riferimento stabilite dall'International Organization for Standardization.

STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers): Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, adottata il 7 luglio 1978 dall'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale),

Terminalista: impresa portuale concessionaria che espleta, organizza e gestisce direttamente, in virtù della titolarità di una concessione demaniale marittima di aree e banchine marittime, l'insieme delle operazioni e dei servizi portuali afferenti il ciclo delle operazioni portuali

Vessel Traffic Service (VTS): Servizio o complesso di servizi istituiti da un'Autorità competente, progettato al fine di incrementare la sicurezza e l'efficienza del traffico marittimo e proteggere l'ambiente. Il servizio deve avere la capacità di interagire col traffico e rispondere alla evoluzione di quest'ultimo nell'area VTS

WGS 84 (World Geodetic System 1984): sistema mondiale di coordinate geografiche geodetico

Titolo I Disposizioni Generali

Capo I. Ambito di applicazione territoriale

Art. 1 Campo di applicazione e normativa di riferimento

Il presente Regolamento si applica a tutto il porto di Genova, da Punta Vagno alla sponda destra del Rio Lavandè inclusi, ed intende regolamentare le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal Codice della Navigazione e da altre leggi speciali, di competenza dell'Autorità Marittima. Dall'ambito di applicazione del regolamento sono escluse le aree e specchi acquee in concessione destinate al diporto esistenti nell'ambito della circoscrizione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (d'ora in avanti ADSP) per gli aspetti che non ineriscono alla navigazione e la sicurezza del Porto di Genova. Per quanto attiene alle altre attività svolte nel porto quali la circolazione in ambito portuale e gli aspetti connessi alla *security portuale*, si rimanda alla regolamentazione in materia emanata dall'Autorità Marittima e dall'ADSP nell'ambito delle rispettive competenze. Le norme del presente Regolamento sono integrative di quelle contenute nella legislazione nazionale ed internazionale applicabile in materia.

Art. 2 Ambito del porto. Denominazione Bacini, Canali di accesso, Calate, Accosti

Fanno parte del porto di Genova l'avamposto, i bacini delle Grazie, della Fiera, del Porto Vecchio, della Lanterna e di Sampierdarena, la foce del Polcevera, il canale di calma fra il terrapieno e la diga dell'aeroporto, la darsena petroli, il bacino di Sestri Ponente ed il bacino di Voltri - Pra. Costituisce parte integrante del porto anche la Darsena Petroli di Multedo in cui le attività sono disciplinate da autonoma regolamentazione in ragione delle particolarità tecniche legate alle navi che vi scalano ed ai prodotti movimentati.

Art. 3 - Rada

La rada è la zona di mare antistante il porto dove possono ancorare le navi. Tale area è suddivisa in zone all'interno delle quali la navigazione, l'ancoraggio, la pesca da parte di navi, imbarcazioni e natanti, nonché l'espletamento di altre attività marittime sono sottoposti a

particolari limitazioni e/o interdizioni a tutela della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare così come disciplinato nel dettaglio dal Capo II del presente Regolamento

Capo II. Monitoraggio del traffico marittimo

Art 4 Area VTS

Le norme del presente regolamento sono da considerarsi applicabili con le modalità di cui al successivo articolo 6 anche alle navi e alle attività che si svolgono nell'area di competenza del Centro VTS di Genova istituito con Decreto del Ministro dei Trasporti il 10/05/2011 le cui disposizioni si intendono integralmente richiamate.

I limiti geografici della predetta area sono definiti dai seguenti punti di coordinate geografiche (WGS 84),

- a) lat. 44° 21.700' N - long. 008° 35.000' E
- b) lat. 44° 04.000' N - long. 008° 50.000' E
- c) lat. 44° 03.000' N - long. 009° 19.000' E
- d) lat. 44° 10.000' N - long. 009° 26.000' E
- e) lat. 44° 19.000' N - long. 009° 09.000' E

Il Centro VTS di Genova fornisce il proprio servizio all'interno delle acque di cui sopra ed all'interno dei canali e bacini portuali secondo le modalità contenute nel manuale utente consultabile all'indirizzo https://www.guardiacostiera.gov.it/mezzi-e-tecnologie/Documents/manualiVTS/ManualeUtenteVTSGenovaEN_newversion.pdf

Art 5 Disciplina del traffico nell'area VTS e nella rada del porto di Genova

1. In base a quanto disposto dal citato DM 10 Maggio 2011 le unità partecipanti al regime VTS sono:
 - tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 300 GT;
 - unità da pesca di lunghezza f.t. pari o superiore ai 45 metri;
 - unità da diporto, di cui all'art. 3 del D.Lgs. n. 171 del 18.07.2005 "Codice della nautica da diporto" ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE e a norma dell'art. 6 della legge 08.07.2003 n. 172", di lunghezza pari o superiore ai 45 metri;
 - tutte le navi, indipendentemente dalla stazza e dalla lunghezza, che sono considerate a rischio potenziale per la navigazione ovvero una minaccia per la sicurezza della navigazione, delle persone e dell'ambiente le quali, nel corso del viaggio:
 - a. sono rimaste coinvolte in incidenti in mare (come specificato dal D.Lgs. n. 196/2005 e s.m.i);
 - b. hanno violato gli obblighi di comunicazione e di reportazione previsti dal D.Lgs. n. 196/2005 e s.m.i. o da altre disposizioni di legge;
 - c. hanno violato le norme applicabili nell'ambito dei sistemi di rotte navali e dei VTS posti sotto la responsabilità dell'amministrazione di uno Stato membro dell'Unione Europea;
 - d. nei cui confronti esistono prove o presunzioni di scarichi volontari di idrocarburi o altre violazioni alla MARPOL nelle acque di giurisdizione di uno Stato membro;
 - e. è stato rifiutato l'accesso ai porti dell'Unione Europea o che sono state oggetto di un rapporto o di una comunicazione dell'autorità competente di uno Stato membro.

2. Sono in ogni caso escluse dalle prescrizioni di cui alla presente ordinanza le navi da guerra o adibite ai trasporti di truppe o navi in uso governativo non commerciale, fatte salve le disposizioni in materia di ingombro aereo.

3. Le navi partecipanti dovranno attenersi alle indicazioni contenute nel citato manuale utente fornendo le indicazioni richieste ed ottemperando, ove previsto, alle disposizioni ricevute in conformità con la normativa nazionale, dell'Unione Europea ed internazionale vigente.

4. È data facoltà ai comandanti delle navi soggette all'obbligo di rapportazione di cui all'art. 3 del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti 10 maggio 2011, previa mirata comunicazione con VTS Genova o Genoa VTS, di fornire i dati richiesti attraverso le seguenti modalità:

a) sistema AIS, utilizzando la funzione di breve messaggio testuale;

b) messaggio preformattato, da inviare all'indirizzo di posta elettronica: vts.dmgenova@mit.gov.it.

5. I comandanti delle navi devono rapportare immediatamente al VTS di Genova (identificativo di chiamata VTS Genova o Genoa VTS):

- qualsiasi incidente che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza della nave e delle persone a bordo, come collisioni, incagli, disfunzioni o guasti, allagamento o spostamento del carico, eventuali difetti riscontrati nello scafo o cedimenti della struttura;
- qualsiasi incidente che comprometta la sicurezza della navigazione e delle persone a bordo, come guasti o difetti idonei ad alterare la capacità di manovra o la navigabilità della nave, qualsiasi avaria o disfunzione che alteri i sistemi di propulsione o la macchina di governo, le installazioni per la produzione di elettricità, le apparecchiature di navigazione o di comunicazione;
- qualsiasi situazione potenzialmente idonea a provocare un inquinamento delle acque o del litorale, quale lo scarico o il rischio di scarico di sostanze inquinanti in mare;
- qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, contenitori o colli in mare;
- ogni altra informazione e notizia, rimessa al prudente apprezzamento del Comandante dell'unità, utile alla tutela degli interessi pubblici coinvolti che, in maniera diretta o di riflesso, possano incidere sulla sicurezza della vita umana in mare, sulla sicurezza della navigazione e sulla salvaguardia dell'ambiente marino.

6. Restano salvi comunque per i Comandanti delle navi gli obblighi di rapportazione con il Centro VTS di Genova (canale 11 VHF, riserva canale 13 VHF) previsti dall'art. 13 dell'Ordinanza n.79/2023 che, nello specifico, sono di seguito riportati:

- Avvistamento: orario di primo contatto nell'area VTS di Genova;
- Nave in rada/ormeggio: al momento in cui la nave dà fondo all'ancora o va all'ormeggio (ATA);
- In movimento dalla rada o dall'ormeggio: dal momento in cui la nave salpa l'ancora o si scosta dalla banchina;
- Fuori Vista: orario di uscita dall'area VTS di Genova;
- Numero rimorchiatori richiesti dal Comandante della nave per le relative manovre di ingresso e uscita.

7. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano anche alle navi destinate alla fonda nella rada del Porto di Genova.

TITOLO II. Delle attività delle navi ed a bordo delle navi.

Attività regolate delle navi

Art 6. elencazione e richiamo.

Nell'ambito del presente capo sono contenute le disposizioni relative alla sosta in rada, all'ingresso ed uscita dal porto, alla navigazione ed all'esecuzione delle operazioni commerciali ivi comprese le

disposizioni speciali relative alle operazioni commerciali delle Navi RoRo e delle navi passeggeri ed alla navigazione da diporto ed alla pesca professionale e ricreativa. La descrizione grafica delle zone e dei punti di fonda, dei canali di accesso e delle zone regolamentate è contenuta nell'allegato 1 al presente regolamento che costituisce parte integrante dello stesso.

Capo I. Della fonda

Art.7 Zone di fonda nella rada del porto di Genova

Nella rada del porto di Genova sono individuate quattro zone di fonda rispettivamente denominate Alfa, Bravo, Charlie e Delta.

1. La zona Alfa è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:
 - 44°21.541' N – 008°45.339' E;
 - 44°21.541' N – 008°43.214' E;
 - 44°24.578' N - 008°45.279' E ;
 - Limite Sud-Est della "Precautionary Area" di cui al successivo art. 14;
 - 44°24.796' N – 008°45.948' E;
 - 44°24.553' N – 008°47.508' E;
 - 44°24.331' N – 008°47.239' E.

Nella zona Alfa l'ancoraggio è riservato alle navi dirette o provenienti dal bacino portuale di Prà.

2. La zona Bravo è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:
 - 44°23.841' N – 008°52.839' E;
 - 44°23.441' N – 008°52.839' E;
 - 44°23.841' N – 008°50.639' E;
 - 44°24.331' N – 008°50.639' E.

Nella zona Bravo l'ancoraggio è riservato alle navi cisterna dirette/provenienti al Porto Petroli di Multedo e al porto commerciale, di stazza lorda inferiore a 20.000 tonn. Tale zona va considerata come zona di ancoraggio residuale rispetto a quelle elencate nel successivo articolo 8.

3. La zona Charlie è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:
 - 44°23.731' N – 008°54.289' E;
 - 44°23.341' N – 008°55.762' E;
 - 44°23.110' N – 008°55.640' E;
 - 44°23.050' N – 008°55.839' E;
 - 44°20.041' N – 008°55.839' E;
 - 44°20.041' N – 008°51.889' E;
 - 44°23.288' N – 008°53.727' E;
 - 44°23.191' N – 008°54.289' E.

4. La zona Delta è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:
 - 44°21.541' N – 009°03.939' E;
 - 44°20.041' N – 009°03.939' E;
 - 44°20.041' N – 009°01.143' E;
 - 44°22.105' N – 008°59.775' E.

Nelle zone Charlie e Delta l'ancoraggio è riservato alle navi dirette e/o provenienti dal porto Vecchio, dal bacino delle Grazie e dal bacino di Sampierdarena.

Articolo 8. Punti di fonda per navi cisterna nella rada del porto di Genova

Nella rada del Porto di Genova sono individuati n. 5 punti di fonda rispettivamente denominati Echo, Foxtrot, Golf, Hotel e Lima e riservati alle navi cisterna provenienti da e per Multedo e porto commerciale.

Il punto di fonda Echo è centrato nel punto di coordinate 44°22.601' N – 008°51.439' E e ha raggio di fonda pari a 750 metri.

Il punto di fonda Foxtrot è centrato nel punto di coordinate 44°22.621' N – 008°52.599' E e ha raggio di fonda pari a 750 metri.

Il punto di fonda Golf è centrato nel punto di coordinate 44°21.691' N – 008°52.119' E e ha raggio di fonda pari a 800 metri.

Il punto di fonda Hotel è centrato nel punto di coordinate 44°23.371' N – 008°51.119' E e ha raggio di fonda pari a 500 metri.

Il punto di fonda Lima è centrato nel punto di coordinate 44°23.311' N – 008°51.969' E e ha raggio di fonda pari a 500 metri.

I punti di fonda Echo, Foxtrot, Golf sono riservati alle petroliere provenienti da e per Multedo aventi stazza lorda superiore a 40.000 tonn.

I punti di fonda Hotel e Lima sono riservati alle petroliere provenienti da e per Multedo aventi stazza lorda compresa tra 20.000 e 40.000 tonn.

Articolo 9. Prescrizioni per la sosta nelle zone e punti di fonda

Le navi devono ancorare esclusivamente nelle zone e punti di fonda così come individuati nei precedenti articoli 7 e 8, rispettando le limitazioni relative alle dimensioni ed alla tipologia delle navi e comunque a una distanza di sicurezza da eventuali altre navi alla fonda.

L'assegnazione del punto di fonda viene effettuata dalla Sala Operativa/ Centro VTS che lo comunica al Comandante della nave ed al pilota

La nave, terminata la manovra di fonda, deve comunicare al VTS sul canale 11 VHF, ai piloti sul canale 10 VHF - se navi destinate ai bacini di Prà e Multedo - ovvero 12 VHF - se destinate nei restanti bacini portuali l'ora ed il punto di fonda espresso in coordinate geografiche.

La sosta in rada e le operazioni di imbarco e sbarco di personale di bordo e/o provviste di bordo devono avvenire in condizioni di tempo e mare assicurati; la nave, inoltre, deve essere mantenuta in assetto di navigazione durante tutto il tempo di permanenza nella zona di fonda e deve essere adottata ogni misura e provvedimento al fine di evitare che si creino situazioni di potenziale pericolo.

Durante la sosta alla fonda in rada tutti i servizi e gli organi di propulsione e di governo della nave devono essere mantenuti e verificati in perfetta efficienza e prontezza, in modo da consentire, in caso di emergenza o di pericolo, l'immediato, autonomo e sicuro allontanamento dalla zona di fonda.

In previsione del peggioramento delle condizioni meteo marine, il comandante della nave deve lasciare la zona di ancoraggio in considerazione delle caratteristiche strutturali e nautiche dell'unità e in ogni caso qualora l'onda prevista sia superiore a mt.4.

Ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. n. 196/05 e s.m.i. sono individuati, nell'area VTS di Genova, i seguenti luoghi di rifugio:

1. le zone di fonda da Alfa a Delta;
2. le zone 2 e 6 della rada di cui al successivo art.11
3. in particolari casi, di volta in volta valutati in base alla situazione, i punti di fonda per navi cisterna da Echo a Golf.

Articolo 10. Particolari obblighi per le navi alla fonda

Le navi in arrivo al porto di Genova che sostano in rada per un periodo superiore alle 24 ore, devono effettuare le pratiche amministrative previste dall'articolo 179 del Codice della Navigazione.

Le formalità di partenza previste dagli artt. 179 e 181 del Codice della Navigazione devono essere espletate al momento della partenza effettiva dalla rada e non al momento del movimento per la rada dall'ormeggio del porto.

Le navi che hanno presentato la "dichiarazione integrativa di partenza" devono partire entro 24 ore dall'ora di presentazione della stessa; in caso contrario devono rinnovare le formalità previste dai citati articoli ed i raccomandatari delle navi battenti bandiera straniera devono rinnovare le dichiarazioni stabilite dall'articolo 3 della legge 4 aprile 1977 n.135.

Nella rada di Genova non è consentita la sosta alla fonda delle navi cisterna o di altro tipo che trasportino o abbiano trasportato alla rinfusa, nel corso del viaggio precedente, idrocarburi, sostanze liquide nocive o prodotti chimici liquidi pericolosi, nel caso in cui non debbano compiere operazioni commerciali nel porto di Genova.

Nel caso in cui debbano compiere o abbiano compiuto operazioni commerciali, le predette navi, in arrivo e in partenza dall'ormeggio nel porto di Genova, possono sostare in rada nel rispetto delle condizioni di cui al presente capo.

Il Comandante della nave deve, altresì, attenersi alle seguenti disposizioni:

- trasmettere tramite il Port Management Information System (d'ora in avanti PMIS) la dichiarazione firmata come da modello conforme all'Allegato 2 unitamente alla comunicazione di accosto – se in arrivo - o di movimento – se lascia l'ormeggio - con l'indicazione "Rada";
- al momento dell'arrivo nei pressi della rada di Genova o della partenza dall'ormeggio, ottenere il preventivo Nulla Osta dalla Sala Operativa/Centro VTS via radio a sostare nel punto di fonda indicato nella nota accosti giornaliera

Qualora la richiesta venga effettuata al di fuori dell'orario di ufficio dovranno essere seguite le procedure previste dall'art. 7 dell'Ordinanza n. 79/2023 del 03.05.2023 (Ordinanza in Annesso 1).

Capo II Della rada e dell'ingresso al Porto di Genova

Articolo 11. Zone con restrizioni nella rada del porto di Genova

All'interno della rada antistante il Porto di Genova sono individuate n° 5 (cinque) zone all'interno delle quali la navigazione, l'ancoraggio, la pesca da parte di navi, imbarcazioni e natanti, nonché l'espletamento di altre attività marittime sono sottoposti a particolari limitazioni e/o interdizioni a tutela della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare.

La zona 1 è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°23.241' N – 008°49.000' E;
- 44°23.241' N – 008°50.639' E;
- 44°21.541' N – 008°50.639' E;
- 44°21.541' N – 008°49.000' E.

La zona 2 è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°24.647' N – 008°48.310' E;
- 44°24.191' N – 008°50.639' E;
- 44°23.241' N – 008°50.639' E;
- 44°23.241' N – 008°47.506' E;
- 44°24.241' N – 008°47.839' E.

La zona 3 è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°23.901' N – 008°54.289' E;
- 44°23.191' N – 008°54.289' E;
- 44°23.441' N – 008°52.839' E;
- 44°24.168' N – 008°52.839' E.

La zona 4 è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°23.050' N - 008°55.839' E;
- 44°23.110' N – 008°55.640' E;
- 44°23.471' N – 008°55.830' E;
- 44°23.318' N – 008°56.289' E;
- 44°20.041' N – 008°57.259' E;
- 44°20.041' N – 008°55.839' E.

Gli specchi acquei ricompresi all'interno dei 200 metri dai cavi telefonici, dalle condutture sottomarine, dagli scarichi fognari e dagli oleodotti riportati sulle carte nautiche, sono denominati "zona 5".

Articolo 12. Divieti nelle zone con restrizioni

Nelle zone da 1 a 5 di cui al precedente articolo 11, il transito e la pesca, quando consentiti, non devono intralciare le attività delle navi in esse presenti.

Nella zona 1 sono vietati:

- il transito, ad eccezione delle unità fino a 24 mt di lunghezza e delle navi-cisterna dirette ai terminali petroliferi;
- la sosta;
- la pesca, ad eccezione della pesca dilettantistica/sportiva eseguita con le tecniche “traina, bolentino, drifting” e di quella professionale effettuata con unità da pesca dotate di AIS (Automatic Identification System) e/o radio VHF/Fm, da mantenere acceso nel corso di tale attività;
- l’attività subacquea.

Nella zona 2, a causa della presenza di oleodotti sottomarini che collegano i terminali con la piattaforma in posizione 44°24.160’ N – 008°48.454’ E ed il monormeggio per navi-cisterna in posizione 44°23.656’ N – 008°49.879’ E, sono vietati:

- il transito, ad eccezione delle unità fino a 24 metri di lunghezza e delle navi-cisterna dirette ai terminali petroliferi;
- la sosta;
- la pesca, ad eccezione della pesca dilettantistica/sportiva eseguita con le tecniche “traina, bolentino, drifting”;
- l’attività subacquea.

Nella zona 3, per garantire il libero accesso al porto tramite la “Bocca di ponente”, sono vietati:

- la sosta;
- l’ancoraggio;
- la pesca, ad eccezione della pesca dilettantistica/sportiva eseguita con le tecniche “traina, bolentino, drifting”;
- l’attività subacquea.

Nella zona 4, per non intralciare le manovre delle navi in uscita dal porto, sono vietati:

- la sosta;
- l’ancoraggio;
- la pesca, ad eccezione della pesca dilettantistica/sportiva eseguita con le tecniche “traina, bolentino, drifting”;
- l’attività subacquea.

Nella zona 5, ad una distanza inferiore a 200 metri dai cavi telefonici, condotte sottomarine, scarichi fognari e oleodotti riportati sulle carte nautiche, sono vietati:

- l’ancoraggio;
- l’esercizio della pesca professionale con uso di reti a strascico;
- l’attività subacquea.

Articolo 13. Canali di accesso ai bacini portuali

Ferme restando le limitazioni e le condizioni descritte negli articoli che seguono, dalla rada si accede attraverso le seguenti direttrici:

- all'avamporto, al bacino delle Grazie, al bacino del Porto Vecchio, al bacino della Lanterna ed al bacino di Sampierdarena attraverso le imboccature di levante e di ponente;
- al bacino della foce del Polcevera attraverso l'imboccatura di ponente esistente tra la diga foranea e la diga dell'aeroporto;
- alla Darsena Petroli di Multedo ed al bacino di Sestri Ponente, attraverso la relativa imboccatura;
- al bacino portuale di Prà attraverso la relativa imboccatura;
- al canale di calma di Prà dalla relativa imboccatura di levante, limitatamente alle unità da diporto di piccole dimensioni.

L'entrata e l'uscita delle navi dall'imboccatura di Levante, da Porto Petroli di Genova Multedo e dal bacino portuale di Prà, devono avvenire nel rispetto degli schemi di separazione del traffico ivi istituiti.

Articolo 14. Accesso di levante

Il canale di accesso di levante è così costituito:

È istituita una "Precautionary area" individuata dai seguenti vertici:

- 44°23.318' N – 008°56.289' E (EF 1634);
- 44°22.558' N – 008°56.514' E;
- 44°22.866' N – 008°57.629' E;
- 44°23.477' N – 008°57.195' E, .

Il limite esterno est è individuato dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°20.041' N – 008°59.634' E;
- 44°22.866' N – 008°57.629' E.

Il limite esterno Ovest è individuato dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°20.041' N – 008°57.259' E;
- 44°22.558' N – 008°56.514' E.

La corsia in entrata è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°22.713' N – 008°57.073' E;
- 44°22.866' N – 008°57.629' E;
- 44°20.041' N – 008°59.634' E;
- 44°20.041' N – 008°58.506' E.

La corsia in uscita è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°22.558' N – 008°56.514' E;
- 44°22.693' N – 008°57.004' E;
- 44°20.041' N – 008°58.427' E;
- 44°20.041' N – 008°57.259' E.

La zona di separazione delle due corsie è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°22.713' N – 008°57.073' E;
- 44°20.041' N – 008°58.506' E;
- 44°20.041' N – 008°58.427' E;
- 44°22.693' N – 008°57.004' E.

Presso l'accesso di levante, in posizione adiacente alla corsia di ingresso del pertinente schema di separazione del traffico, è istituita un'area presso la quale consentire la sosta alle unità in attesa di entrare in porto.

Tale area, denominata W1 (waiting area 1), è definita dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°22.654' N – 008°59.410' E;
- 44°22.866' N – 008°57.629' E;
- 44°20.041' N – 008°59.634' E;
- 44°20.041' N – 009°01.143' E.

Articolo 15. Accesso di ponente

L'accesso al bacino di Sampierdarena, tramite l'imboccatura di ponente, è consentito alle navi con un pescaggio massimo di 10 metri, nel rispetto delle altezze massime di ingombro aereo, comunque non superiori a 31 metri.

Articolo 16. Accesso al porto petroli

Il limite esterno est è individuato dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°24.647' N – 008°48.310' E;
- 44°24.241' N – 008°47.839' E;
- 44°21.541' N – 008°46.939' E.

Il limite esterno ovest è individuato dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°24.719' N – 008°47.709' E;
- 44°24.331' N – 008°47.239' E;
- 44°21.541' N – 008°45.339' E.

La corsia in entrata è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°24.647' N – 008°48.310' E;
- 44°24.241' N – 008°47.839' E;
- 44°21.541' N – 008°46.939' E;
- 44°21.541' N – 008°46.179' E;
- 44°24.277' N – 008°47.571' E;
- 44°24.663' N – 008°48.066' E.

La corsia in uscita è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°21.541' N – 008°45.339' E;
- 44°24.331' N – 008°47.239' E;
- 44°24.719' N – 008°47.709' E;
- 44°24.699' N – 008°48.011' E;
- 44°24.305' N – 008°47.506' E;
- 44°21.541' N – 008°46.100' E.

La zona di separazione delle due corsie è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°21.541' N – 008°46.100' E;
- 44°24.305' N – 008°47.506' E;
- 44°24.699' N – 008°48.011' E;
- 44°24.663' N – 008°48.066' E;
- 44°24.277' N – 008°47.571' E;
- 44°21.541' N – 008°46.179' E.

Presso l'accesso al Porto Petroli, in posizione adiacente alla corsia di ingresso del pertinente schema di separazione del traffico, è istituita un'area presso la quale consentire la sosta alle unità in attesa di entrare in porto.

Tale area, denominata W2 (waiting area 2), è definita dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°23.241' N – 008°47.506' E;
- 44°23.241' N – 008°49.000' E;

- 44°21.541' N – 008°49.000' E;
- 44°21.541' N – 008°46.939' E.

Articolo 17. Accesso al bacino portuale di Prà

Il canale di accesso al bacino portuale di Prà è così costituito:

E' istituita una Precautionary Area individuata dalla semicirconferenza centrata sul Punto 44°25.716' N – 008°44.965' E (S.Erasmo) compresa tra il fanale verde in posizione 44°24.960' N – 008°46.192' E (EF 1580) e la costa. (Raggio semicirconferenza 2148 mt).

Il limite esterno est è individuato dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°24.578' N – 008°45.279' E, (limite Precautionary Area) ;
- 44°21.541' N – 008°43.214' E.

Il limite esterno Ovest è individuato dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°21.541' N – 008°41.576' E;
- 44°24.649' N – 008°44.331' E, (limite Precautionary Area).

La corsia in entrata è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°21.541' N – 008°42.467' E;
- 44°24.562' N – 008°44.808' E, (limite Precautionary Area);
- 44°24.578' N – 008°45.279' E, (limite Precautionary Area) ;
- 44°21.541' N – 008°43.214' E.

La corsia in uscita è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°21.541' N – 008°41.576' E;
- 44°24.649' N – 008°44.331' E, (limite Precautionary Area);
- 44°24.573' N – 008°44.696' E, (limite Precautionary Area);
- 44°21.541' N – 008°42.334' E.

La zona di separazione delle due corsie è delimitata dalla congiungente i seguenti punti:

- 44°21.541' N – 008°42.334' E;
- 44°24.573' N – 008°44.696' E, (limite Precautionary Area);
- 44°24.562' N – 008°44.808' E, (limite Precautionary Area);
- 44°21.541' N – 008°42.467' E.

Articolo 18 Punti di chiamata del pilota

Nella rada di Genova sono individuati, rispettivamente per l'accesso di levante (avamporto, bacino delle Grazie, bacino del Porto Vecchio, bacino di Sampierdarena), e per il Porto Petroli ed il bacino portuale di Prà, i seguenti punti di chiamata:

- 44°20.041' N – 008°59.039' E;
- 44°21.541' N – 008°46.543' E;
- 44°21.541' N – 008°42.860' E.

Articolo 19. Punti di imbarco pilota

Nella rada di Genova sono individuati, rispettivamente per l'accesso di levante (avamporto, bacino delle Grazie, bacino del Porto Vecchio, bacino di Sampierdarena), e per il Porto Petroli ed al bacino portuale di Prà, i seguenti punti di imbarco pilota:

- 44°22.700'N – 008°57.400'E;
- 44°23.450'N – 008°47.400'E;
- 44°23.600'N – 008°44.300'E.

Articolo 20. Disposizioni particolari e divieti nella rada del porto di Genova

È sempre vietato l'avvicinamento a distanza inferiore a 300 metri dai terminal petroliferi antistanti la località di Multedo (Monoboa), fatte salve le attività connesse alle esigenze dei terminal stessi.

Fermo restando quanto previsto negli articoli 12 e 13, nelle corsie di traffico di accesso al porto, nella "waiting area 1" di cui all'articolo e nelle "precautionary areas" di cui agli articoli 14, 16 e 17, è sempre vietato pescare, sostare, effettuare l'attività subacquea, la balneazione ed ogni altra attività diversa dal transito; sono fatte salve le disposizioni in merito alle fasce riservate prioritariamente ai bagnanti di cui alle vigenti Ordinanze di Sicurezza Balneare del Capo del Circondario Marittimo di Genova, le disposizioni relative alla balneazione nelle acque antistanti il litorale di Genova Voltri reperibili sul sito istituzionale della Capitaneria di Porto di Genova e le norme contenute nelle ordinanze sindacali in merito ai divieti di balneazione.

Nella "waiting area 2" di cui all'art 16 è sempre vietato effettuare qualunque attività diversa dal transito e dalla pesca professionale effettuata con unità da pesca dotate di AIS (Automatic Identification System) e/o radio VHF/Fm, da mantenere acceso nel corso di tale attività.

Fermo restando quanto disposto dai precedenti punti del presente articolo e dalle altre norme in materia, sono sempre vietate la balneazione e le attività subacquee:

- in prossimità di navi alla fonda;
- a distanza inferiore a 100 metri dalle imboccature portuali e all'interno dei canali di accesso di cui agli artt. 14, 16 e 17.

Articolo 21. Disposizioni particolari per la manovra nella rada del porto di Genova

Le unità di lunghezza superiore a 100 metri devono:

1. in caso di ingresso attraverso l'imboccatura di levante, procedere verso quest'ultima riducendo la propria velocità a 10 nodi quando giungono a due miglia da Punta Vagno;
2. mantenersi ad almeno due miglia dalla costa se necessitano di navigare parallelamente alla medesima;
3. in partenza dal porto di Genova possono cominciare ad incrementare la velocità solo dopo aver terminato l'accostata a dritta e impostato rotta sud.

Articolo 22. Sosta in rada di navi militari

In caso di sosta nella rada del Porto di Genova di navi militari, fatte salve ulteriori eventuali prescrizioni di volta in volta specificamente impartite da parte della Capitaneria di Porto, le unità navali di qualsiasi tipo dovranno transitare ad una distanza minima di sicurezza di 200 metri dalle predette. Nell'area di sicurezza sopraindicata sono vietati il transito, la sosta e qualsiasi attività di superficie e subacquea.

Dalle interdizioni di cui al presente articolo sono esclusi i mezzi adibiti ai servizi portuali.

Capo III. Dell'accesso e della navigazione nel Porto di Genova

Articolo 23. Velocità nelle acque portuali

1. La scelta della velocità con la quale effettuare le manovre ed i movimenti all'interno delle acque portuali deve necessariamente ispirarsi a criteri di sicurezza e prudenza che trovano il proprio fondamento nel concetto di "buona perizia marinaresca".
2. Fermo restando quanto riportato nel comma precedente, la velocità non può superare:
 - a. 7 nodi, per le unità a propulsione meccanica;
 - b. 10 nodi, per i mezzi in dotazione alla Corporazione dei piloti del porto di Genova e dei Rimorchiatori della Società concessionaria nonché per i mezzi del servizio pubblico trasporto passeggeri all'interno del porto
3. La velocità non può essere superiore a 3 nodi per i mezzi che transitano nei seguenti specchi acquei:
 - a. Porto Vecchio, dal traverso dell'"isola delle chiatte" verso le calate interne, in corrispondenza degli ormeggi per il diporto nautico;
 - b. Porticciolo Duca degli Abruzzi, dal Molo Giano verso lo Yacht Club Italiano, in corrispondenza degli ormeggi per il diporto nautico;
 - c. bacino di Sestri Ponente, limitatamente alle aree di transito e manovra delle unità da diporto.

Il pilota e/o il Comandante, se le circostanze lo richiedono, esclusivamente per motivi di sicurezza della navigazione, possono elevare i limiti predetti fino al valore ritenuto idoneo garantendo comunque la navigazione in sicurezza e la sicurezza delle altre unità in transito e all'ormeggio, con contestuale comunicazione alla Sala Operativa/Centro VTS.

Dalle prescrizioni di cui sopra sono esclusi i mezzi di soccorso ed i mezzi in servizio di stato in ragione del loro impiego. In ogni caso i comandanti/conducenti di tali mezzi dovranno adottare una

velocità che garantisca la navigazione in sicurezza e la sicurezza delle altre unità in transito e all'ormeggio.

Articolo 24. Uso dei segnali acustici

1. L'uso dei segnali acustici (fischio, sirena, gong) è consentito nei casi previsti dal "Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare" - 1972.
2. È consentito alle navi in manovra ed ai rimorchiatori che le assistono, lo scambio dei consueti segnali sonori di intelligenza, nonché, in generale in tutti gli altri casi, eseguire prove di funzionamento in occasione delle visite ed ispezioni di sicurezza da parte delle Autorità preposte.
3. All'infuori delle predette situazioni l'uso di tali apparecchiature sonore è vietato, se non previa autorizzazione via radio sul canale 11 VHF della Sala Operativa/Centro VTS della Capitaneria di Porto di Genova.

Articolo 25. Divieti di carattere generale

Fermo restando quanto stabilito dalle norme vigenti in materia e salvo che sia diversamente disposto dal presente regolamento, nel porto di Genova è vietato:

- a. navigare a vela, salvo quanto specificato al successivo art. 55;
- b. accedere all'aeroporto via mare;
- c. transitare nel canale di calma aeroportuale, tranne per le unità navali addette ai servizi portuali, sempre nel rispetto di quanto disposto dagli articoli 27 e 29 in materia di ingombro aereo;
- d. attraccare e sostare lungo le banchine di contenimento del terrapieno aeroportuale, nonché lungo la diga foranea a protezione dello stesso;
- e. transitare e sostare nello specchio acqueo tra la testata dell'aeroporto e la scogliera antistante, fatta eccezione per i mezzi nautici espressamente autorizzati ad eseguirvi lavori.
- f. accostarsi alle navi che hanno le eliche in movimento, escluse le unità addette al pilotaggio, al rimorchio e all'ormeggio delle navi nell'esercizio della relativa attività professionale;
- g. attraccare alle dighe foranee, salvo che per inderogabili esigenze di lavoro, di servizio o di emergenza;
- h. compiere prove di macchina agli ormeggi. Tuttavia, in deroga a tale divieto, la Sezione Tecnica, d'intesa con la Direzione Tecnica dell'ADSP - Porto di Genova, e nulla osta del terminalista concessionario della banchina, può determinare di volta in volta i posti di ormeggio dove le suddette prove possono essere effettuate. A tal fine, il Comando di bordo deve presentare all'Autorità Marittima richiesta scritta e deve impegnarsi ad adottare le necessarie misure precauzionali nonché ad osservare le necessarie prescrizioni impartite. Prima delle prove, comunque, il comandante della nave deve assicurarsi che non vi siano unità in prossimità delle eliche e disporre un idoneo servizio di vigilanza.

Le prove motore con elica c.d. "a passo zero" possono essere effettuate previa comunicazione da presentare con un congruo preavviso alla sezione Tecnica e al centro VTS della Capitaneria di Porto di Genova agli indirizzi indicati al successivo punto h., corredata da nulla-osta del terminalista, specificando gli orari delle stesse.

i. sbracciare fuori bordo i mezzi di carico (bigli, gru, carri ponte etc), al fine di non intralciare le manovre di ormeggio, disormeggio e transito di altre navi nelle adiacenze. Tuttavia, in deroga a quanto sopra disposto, le navi impegnate nelle operazioni di carico e scarico, che, per eseguire tali operazioni, hanno necessità di sbracciare fuori bordo i propri mezzi di carico, possono operare in tal senso previa informazione alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto all'indirizzo tecnica.cpgenova@mit.gov.it ed ai Piloti del Porto e con l'intesa di provvedere al rientro di tali attrezzature, su richiesta dei piloti medesimi quando necessario. Tale comunicazione deve pervenire ai soggetti di cui sopra con congruo preavviso. E' fatta salva l'eventuale necessità di formulare richieste o/e ottenere intese con il terminalista e/o con l'Autorità di Sistema Portuale.

h. emettere onde provenienti dalle apparecchiature radar di bordo, eccetto che in occasione di lavori di riparazione o manutenzione e previa comunicazione via posta elettronica alla Sezione Tecnica e alla Sala Operativa/ Centro VTS della Capitaneria di Porto di Genova agli indirizzi tecnica.cpgenova@mit.gov.it e so.cpgenova@mit.gov.it.

Dai divieti di cui ai punti b, c, d, e, f, g sono esclusi i mezzi di soccorso ed i mezzi in servizio di stato in ragione del loro impiego. In ogni caso i comandanti/conduttori di tali mezzi dovranno adottare le cautele necessarie in ragione dell'area in cui si trovano ad operare.

Articolo 26. Prescrizioni per l'ingresso e l'uscita e l'utilizzo degli schemi di separazione del traffico

Fermo restando l'obbligo di procedere in conformità alle norme contenute nella COLREG '72 (Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972), le navi a propulsione meccanica nell'eseguire le manovre di entrata e di uscita o di movimentazione all'interno del porto, devono procedere in sicurezza con velocità di manovra moderata, tenendo in debita considerazione le condizioni meteo-marine in atto, le capacità evolutive della propria unità, gli spazi disponibili nell'ambito del bacino portuale, il traffico eventualmente in atto.

Negli schemi di separazione del traffico, l'ingresso e l'uscita dal porto delle navi deve avvenire utilizzando le corsie di traffico per le quali valgono le norme per prevenire gli abbordi in mare, ed in particolare la regola 10, secondo la quale:

- le navi devono procedere mantenendosi rigorosamente a dritta della zona di separazione del traffico;
- una nave deve evitare di attraversare tali schemi, ma se obbligata a farlo deve attraversarli con rotta quanto più possibile perpendicolare alla direzione generale del flusso di traffico, previa autorizzazione della Sala Operativa/ Centro VTS.

Lo schema di separazione del traffico deve essere occupato solo dalle navi in navigazione per raggiungere il punto d'imbarco pilota di cui al precedente articolo 19 e per la successiva manovra d'ingresso o per l'uscita dal porto.

Le attese prolungate per l'imbarco pilota e per l'ingresso, dovute a concomitanze di manovre in corso, dovranno esclusivamente avvenire, limitatamente all'accesso di levante ed al Porto Petroli, rispettivamente presso le "waiting areas" di cui agli articoli 13, 15 e 16, ovvero nelle adiacenze della corsia di ingresso dello schema di separazione del traffico, limitatamente all'accesso al bacino portuale di Prà.

Ogni utilizzo degli schemi di separazione del traffico difforme dalle presenti prescrizioni deve essere preventivamente e tempestivamente comunicato alla Sala Operativa/ Centro VTS, ferma restando la responsabilità del comandante della nave per la condotta della navigazione all'interno delle corsie di traffico.

Articolo 27 Bacini di evoluzione

Il porto di Genova è dotato di un bacino portuale principale denominato “avamporto” ove le unità in entrata o provenienti dal canale di Sampierdarena evoluiscono per procedere verso l’ormeggio o l’uscita di Levante. Le unità da crociera e i traghetti ro/ro pax destinate agli ormeggi del porto Vecchio evoluiscono in modo di ormeggiare con prora verso l’imboccatura salvo diversa indicazione dell’Autorità marittima. Le unità da carico di lunghezza superiore a metri 330 destinate a Calata Sanità possono evolvere esclusivamente in avamporto. Le navi da crociera di lunghezza superiore a mt. 250 possono evolvere anche nel bacino delle Grazie e nello specchio acqueo antistante calata Sanità (in assenza di navi ivi ormeggiate). I traghetti ro/ro pax e le navi da crociera di lunghezza fino a 250 mt possono evolvere anche nei bacini di Calata delle Grazie del Porto Vecchio e nello specchio acqueo antistante Calata Sanità. Le unità da carico di lunghezza inferiore a metri 330 destinate a calata Sanità possono evolvere anche nel bacino di Calata delle Grazie e nello specchio acqueo antistante. Le unità destinate alle banchine di Sampierdarena di lunghezza superiore a mt 250 possono evolvere esclusivamente in avamporto.

La scelta di dove evolvere, ferme restando le prescrizioni di cui al comma precedente, rimane nella discrezionalità del Comandante della nave che si deve ispirare sempre ai criteri di sicurezza e prudenza che trovano il proprio fondamento nel concetto di “buona perizia marinaresca” anche in riferimento alle condizioni meteomarine ed alle altre informazioni condivise dal Centro VTS nonché ai suggerimenti dell/i pilota/i in servizio.

Articolo 28 Passaggio contro bordo e sorpassi

Con esclusione delle unità addette ai servizi portuali e a quelle delle forze dell’ordine/soccorso nel Porto di Genova è consentito il passaggio contro bordo e il sorpasso limitatamente ai tratti rettilinei e nelle aree dei bacini di evoluzione nel rispetto delle indicazioni Pianc per i canali a una e due vie.

Articolo 29. Altezze massime di ingombro aereo

Le navi ed i galleggianti diretti agli accosti di seguito elencati, devono rispettare le limitazioni relative all’altezza massima di ingombro aereo, alberatura compresa, indicate a fianco di ciascuna banchina:

4. ormeggi presso ponte Libia, ponte Canepa e ponte Ronco levante: 52 metri dal livello medio del mare;
5. ormeggi presso ponte Ronco ponente: 37 metri dal livello medio del mare;
6. accosti situati sulla sponda destra della foce del Polcevera (Italsider levante): 31 metri dal livello del mare;
7. banchina situata nel canale di calma, a sud del relativo terrapieno (Italsider testata): 26 metri dal livello del mare.

Le navi ed i galleggianti che si addentrano nel canale di calma dell’aeroporto oltre il limite fissato in 400 metri dallo spigolo sud-est del terrapieno sopra descritto, non devono superare l’altezza di ingombro aereo di 26 metri dal livello del mare.

Articolo 30. Prescrizioni particolari per le navi in ingresso e uscita dal porto petroli di Genova Multedo

Le disposizioni del presente articolo si applicano a:

- a. tutte le navi petroliere e chimichiere che transitano nel canale di accesso al Porto Petroli, indipendentemente dall’ingombro aereo (air draught) che deve essere comunque oggetto di comunicazione alla Capitaneria di Porto di Genova tramite il sistema PMIS;
- b. tutte le unità navali, ivi compresi i convogli e i pontoni autopropulsi o meno che, trovandosi a transitare nel canale di accesso di Porto Petroli, presentano un ingombro aereo (air draught) superiore a metri 14 sul livello del mare.

➤ Navi in uscita

Fermo restando le comunicazioni a cura del comando di bordo, previste dal successivo art. 30, il pilota del porto a bordo della nave, prima che sia impartito l'ordine di mollare gli ormeggi, deve comunicare telefonicamente alla torre di controllo dell'aeroporto "Cristoforo Colombo" (di seguito denominata "TWR"):

- il tempo stimato di arrivo sui punti Tango 1 (di seguito denominato "T1") di coordinate 44°25'.167 N – 008°49'.500 E e Tango 2 (di seguito denominato "T2") di coordinate 44°24'.717 N – 008°48'.250 E (indicati in allegato 4);
- il tempo massimo occorrente al transito nel canale di accesso al Porto Petroli;
- l'ingombro aereo della nave

e, non appena avvenuto, deve essere confermato il transito effettivo per ciascuno dei citati punti.

Dal momento del contatto telefonico e fino al raggiungimento del punto T2, il pilota del porto deve rimanere in costante ascolto sul canale 9 VHF.

Qualora la TWR comunichi che sono in corso decolli per "RWY 29" (pista di decollo con orientamento per 285°) o atterraggi per "RWY 11" (pista di atterraggio con orientamento per 105°) e che pertanto l'area di transito è impegnata, il pilota del porto informa il comando di bordo e quest'ultimo ritarda l'uscita della nave fino al momento in cui la TWR comunica il termine di quelle operazioni di volo e la previsione circa le successive.

➤ Navi in ingresso

Fermo restando le comunicazioni a cura del comando di bordo, previste dal successivo art 30 il pilota del porto, non appena imbarcato e comunque almeno 20 minuti prima di raggiungere il punto T2, deve contattare telefonicamente la TWR fornendo:

- i dati relativi alla stima del tempo necessario a raggiungere rispettivamente i punti T2 e T1,
- il tempo massimo occorrente alla navigazione tra i detti punti,
- l'ingombro aereo dell'unità navale.

Non appena avvenuto, il pilota deve fornire conferma alla TWR del transito effettivo sui punti T1 e T2.

Il pilota deve mantenere l'ascolto radio sul canale VHF 9 fino all'effettivo raggiungimento del punto T1.

La TWR sulla base delle informazioni ricevute, adotta gli opportuni provvedimenti affinché l'unità navale possa entrare nel porto con priorità rispetto agli atterraggi ed ai decolli, fatti salvi i casi di emergenza che possano inficiare la sicurezza della navigazione aerea di cui all'art. 31

La Capitaneria di Porto, d'autorità o su richiesta della Direzione della Circostrizione Aeroportuale, ha la facoltà di sospendere, per determinati periodi, il movimento delle navi e dei galleggianti nelle zone di cui al presente articolo, qualora particolari emergenze relative al traffico aereo lo richiedessero.

➤ Compilazione report

Per ciascuna manovra eseguita, dovrà essere compilato il report in Allegato 3 e lo stesso dovrà essere trasmesso alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto – Distaccamento di

Multedo. Quest'ultima annota le manovre in un apposito registro cronologico e cura l'ordinata conservazione dei report ricevuti per almeno 30 giorni.

Articolo 31. Disposizioni in materia di ingombro aereo per le navi in ingresso/uscita/transito

1. Le navi in transito ed in sosta negli specchi acquei circostanti il terrapieno aeroportuale sono soggette a particolari limitazioni atte a garantire la sicurezza della navigazione aerea.

2. Alle navi ed ai galleggianti in genere è interdetta la navigazione lungo il canale di calma aeroportuale.

È fatta eccezione per le unità dei vari servizi portuali e del servizio pubblico trasporto passeggeri, a condizione che non superino l'altezza massima di ingombro, alberatura compresa, di 10 (dieci) metri dalla linea di galleggiamento e che procedano con rotta radente la diga foranea, è fatta altresì eccezione per le unità dei Corpi dello Stato in servizio di polizia e/o soccorso

È fatta salva la possibilità di autorizzare il transito per ragioni di sicurezza e/o emergenza, da parte della Sala Operativa/ Centro VTS, di unità nei limiti di ingombro di cui al comma precedente.

Le unità autorizzate a transitare in detto canale, nelle ore notturne, devono tenere in testa all'albero più alto un fanale a luce rossa, visibile dall'alto e da tutti i punti dell'orizzonte.

Le unità, giunte all'altezza della testata di ponente del terrapieno dell'aeroporto, devono passare ad ovest della meda numero 33, situata a circa 250 metri dalla predetta testata.

Articolo 32 Area di interferenza e criteri di massima delle precedenza

Nell'area delimitata dai seguenti punti:

- 44° 23.319' N - 008° 56.285' E (Fanale rosso E.F. 1634);
- 44° 20.541' N - 008° 54.939' E;
- 44° 22.824' N - 008° 43.655' E;
- 44° 25.624' N - 008° 45.164' E (costa)

denominata "Area di interferenza" (vedasi Allegato 4), al fine di disciplinare la presenza contemporanea di velivoli e unità navali nella medesima area, devono essere rispettate le seguenti regole:

1. la nave che entra nel porto ha la precedenza sull'aeromobile;
2. la nave che lascia il porto cede la precedenza all'aeromobile che sia in atterraggio o in decollo, salvo che la medesima unità navale, ancorché in uscita, abbia già superato il punto Tango 1 definito all'articolo 28, poiché in tale circostanza ha già impegnato il canale di accesso e mantiene la priorità acquisita.

Il Comandante o l'Ufficiale delegato di ogni unità navale, ivi compresi i galleggianti ed i convogli, che intenda transitare entro "l'area di interferenza" così come individuata al comma 1 del presente articolo e che abbia un ingombro aereo (air draught) superiore a metri 48 sul livello del mare, prima di entrare nella predetta area o prima che sia impartito l'ordine di mollare gli ormeggi, se muove dal porto di Genova, deve comunicare via radio alla Sala Operativa/ Centro VTS e ai Piloti del porto, rispettivamente sui canali 12 VHF e 11 VHF/16 VHF, i seguenti elementi:

- nome, numero IMO e bandiera;

- posizione attuale, rotta e velocità di transito nell'area di interferenza;
- destinazione (banchina o successivo porto di approdo);
- misura in metri dell'ingombro aereo (air draught).

I Piloti del porto provvedono a trasmettere tali informazioni anche per via telefonica alla Direzione Circoscrizionale Aeroportuale – Ufficio di controllo aereo – “C. Colombo” di Genova, al fine di consentire le valutazioni del caso.

Articolo 33 – Situazioni di emergenza

In caso di emergenza aeronautica il comandante della nave deve porre in essere tutte le manovre ed adottare ogni misura al fine di lasciare libero il corridoio di atterraggio o di decollo, onde evitare che la propria nave costituisca ingombro alle manovre di emergenza del velivolo.

Articolo 34. Prescrizioni per i mezzi nautici impegnati in lavori negli specchi acquei portuali e in rada

1. I Comandanti dei mezzi nautici impegnati in lavori all'interno degli specchi acquei portuali ed in rada devono:

- a. prima di iniziare i lavori, comunicare, via radio sul CH 11 VHF alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Genova /Centro VTS, nonché sul CH 12 VHF al Corpo dei Piloti del Porto di Genova il trasferimento dall'abituale ormeggio all'area di intervento e viceversa;
- b. evitare di intraprendere la navigazione in presenza di condizioni meteo marine particolarmente avverse;
- c. essere costantemente in ascolto sui canali 16 e 12 VHF pronti a muovere per ogni eventuale necessità connessa alla sicurezza della navigazione portuale e sospendere i lavori qualora lo richieda il personale di questa Capitaneria di Porto o il Corpo Piloti del Porto;
- d. assicurare che i mezzi nautici siano regolarmente armati, equipaggiati ed in regola con le carte ed i documenti di bordo e che l'equipaggio sia in possesso di tutte le certificazioni ed abilitazioni come previsto dalla normativa vigente;
- e. esporre i segnali prescritti dal Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG '72).

2. Gli armatori dei galleggianti per cui non è prevista una tabella di armamento devono indicare il nominativo di una persona responsabile di tutte le manovre, ivi comprese quelle di arrivo e partenza nonché di quelle di emergenza che dovrà essere sempre prontamente reperibile ed in grado vigilare sul corretto assetto nautico dell'unità, anche all'ormeggio, e di disporre le necessarie manovre qualora necessario o richiesto. L'armatore del galleggiante dovrà garantire che il precitato responsabile sia in possesso dei titoli e delle capacità professionali idonee a svolgere le mansioni a lui assegnate.

Articolo 35. Sosta in porto di navi militari

1. In caso di sosta nel porto di Genova di navi militari, fatte salve ulteriori eventuali prescrizioni di volta in volta specificamente impartite da parte della Capitaneria di Porto, le unità navali di

qualsiasi tipo devono transitare ad una distanza minima di sicurezza di 50 metri dalle predette navi militari, attenendosi comunque alle disposizioni aggiuntive eventualmente impartite.

2. Nell'area di sicurezza sopra indicata sono vietati il transito, la sosta e qualsiasi attività di superficie e subacquea.

3. Dalle interdizioni di cui al presente articolo sono esclusi i mezzi adibiti ai servizi portuali.

Capo IV Degli accosti portuali e operazioni in banchina.

Articolo 36. Comunicazione d'accosto ed informazioni ai piloti

1. L'accosto delle navi (che non abbiano impedimenti sanitari o di altro genere) alle calate ed alle banchine per il compimento di operazioni commerciali è regolato dalla Capitaneria di Porto, tramite la propria Sezione Tecnica, con la predisposizione di una specifica "situazione giornaliera".

Il comandante della nave o la società armatrice, ovvero per loro conto gli agenti marittimi raccomandatari, devono informare, per iscritto, la Capitaneria di Porto del previsto arrivo di una nave, utilizzando la cartolina d'accosto debitamente compilata secondo le modalità previste dall'art. 7 dell'Ordinanza n.79/2023 (Allegato 5), indicando il terminale o l'accosto cui l'unità è diretta.

La predetta informazione deve pervenire tramite PMIS secondo le modalità indicate dalla citata Ordinanza n.79/2023 tra le ore 08.00 e le ore 12.00 nei giorni feriali, con anticipo di massima non superiore a quattro giorni e in nessun caso inferiore quarantotto ore dall'ora di previsto arrivo della nave. Qualora il viaggio sia inferiore a 48h l'informazione di cui sopra dovrà essere inviata immediatamente dopo la partenza della nave dal porto di provenienza.

L'Autorità Marittima si riserva di prendere in esame le richieste pervenute oltre il termine fissato

Le "comunicazioni" relative agli accosti situati in banchine/ormeggi non assentite in concessione dovranno essere perfezionate con l'apposizione del bollo.

Tutti i movimenti delle navi (ormeggio/ancoraggio, variazione di ormeggio od ancoraggio, disormeggio/disancoraggio, partenza) nell'ambito del Porto, anche lungo la stessa banchina, devono essere autorizzati dalla Capitaneria di porto, previa comunicazione variazione dati/sosta tramite portale PMIS secondo le modalità previste dalla predetta Ordinanza n.79/2023.

2. In aggiunta alle comunicazioni di cui sopra le navi in procinto di arrivare o lasciare il porto, soggette a pilotaggio, devono fornire al pilota la pilot card nella quale venga indicato che il motore principale e tutti gli organi ausiliari di manovra, compresi bow e stern thrusters, sono disponibili ed efficienti per rispondere a tutti i comandi di manovra previsti. La pilot card deve altresì indicare se è presente un limitatore di potenza, il tempo richiesto per bypassarlo e i dati di potenza massima con e senza limitatore. Durante le manovre di ingresso e uscita dal porto è consentito escludere eventuali limitatori di potenza dietro eventuale suggerimento/richiesta del pilota a bordo.

Il comandante della nave deve fornire le indicazioni aggiornate al pilota durante il briefing iniziale precedente la manovra o nelle informazioni pre-arrivo in conformità alla risoluzione IMO A. 601(15) provision and display manouvring informations on board ships che afferma "le informazioni di manovra devono essere aggiornate dopo modifiche o conversioni della nave che possono alterare le sue caratteristiche di manovra";

Articolo 37. - Comunicazioni attinenti il programma operativo

Le imprese concessionarie di aree demaniali e banchine in ambito portuale (da ora in poi indicati con il termine: "Terminalisti"), devono comunicare entro le ore 11.30 di ogni giorno lavorativo, alla Sezione Tecnica - con le modalità indicate all'articolo 36 - il programma operativo riferito alle navi destinate ai singoli accosti nei terminali in concessione, in arrivo tra le ore 00.00 e le ore 24.00 del giorno successivo, con indicazione, per ciascuna nave, dell'accosto assegnato e del pescaggio dell'unità (allegato 6). Nella pianificazione dovrà anche essere indicata l'ora prevista di partenza delle navi per consentire una tempestiva programmazione del traffico portuale.

Entro le 11.30 di ogni giorno prefestivo, i "Terminalisti" dovranno altresì comunicare il programma operativo riferito ai singoli giorni festivi ed al primo giorno successivo ad essi.

Articolo 38. - Pianificazione degli ormeggi

La Commissione Accosti, istituita in seno alla Sezione Tecnica con Decreto n.183/2021 in data 31.05.2021 del Capo del Compartimento Marittimo di Genova, ogni giorno feriale valuterà la pianificazione della sequenza delle manovre prendendo in esame le navi in arrivo dalle ore 00.00 alle ore 24.00 del giorno successivo tenendo conto delle programmazioni operative comunicate dai "Terminalisti".

Tale programmazione, nei giorni prefestivi, si estenderà sino al successivo giorno lavorativo.

Articolo 39. - Criteri di valutazione

La comunicazione di accosto, con espressa designazione dell'ormeggio richiesto, deve essere presentata dall'armatore o dal comandante della nave o dall'agenzia raccomandataria, ovvero dalla società terminalista entro i termini di cui agli articoli precedenti.

In caso di disaccordo fra il comandante della nave ed il "Terminalista" sull'ormeggio assegnato, è preferita la scelta effettuata dal "Terminalista" a meno che ragioni tecniche non vi si oppongano.

In mancanza dell'indicazione dell'accosto, la nave dovrà restare alla fonda in rada nel punto che sarà indicato dall'Autorità Marittima.

In caso di richiesta di accosto di unità navali di dimensioni particolarmente rilevanti si applicano le procedure di cui all'Ordinanza n.104/2021 in data 31.05.2021 che qui si intende integralmente richiamata (in Annesso 2).

In sede di commissioni accosti potrà essere valutata l'adozione di tecniche/strumenti supplementari eventualmente individuati come necessari.

Articolo 40. - Area industriale del porto

Nell'ambito dell'area industriale, compresa tra la testata del Molo Vecchio e la radice di levante della banchina denominata Superbacino, destinata a navi che effettuano lavori di riparazione, trasformazione e/o allestimento, la Capitaneria di Porto indicherà l'ormeggio come segue:

a) per le banchine e negli specchi acquei assentiti in concessione l'assegnazione avverrà a semplice richiesta del concessionario

b) qualora vi fossero banchine non assentite in concessione l'assegnazione avverrà, tenuto conto dell'ora di arrivo della nave, di quella dell'uscita dal bacino e del termine delle operazioni

commerciali, sulla base della richiesta e delle esigenze - connesse all'entità del lavoro da eseguirsi ed ai parametri tecnico nautici delle navi - della ditta assuntrice dei lavori che dovrà essere autorizzata ad operare in porto e designata dall'armatore, dal comandante della nave o dall'agenzia raccomandataria

L'Autorità Marittima potrà, in relazione a nuove esigenze operative, all'andamento dei lavori e su richiesta delle parti, indicare l'assegnazione di un altro ormeggio a cura e spese della nave a favore della quale è disposto il movimento.

In entrambi i casi (a – b) il raccomandatario della nave e la ditta assuntrice dei lavori, ognuno per la parte di competenza, dovranno far pervenire le notizie aggiuntive compilando rispettivamente le segnalazioni di cui agli allegati 7 e 8.

Articolo 41. - Precedenze

La nave viene programmata per l'accosto su richiesta del "Terminalista".

Per le navi con esigenze operative analoghe, destinate a banchine asservite a più concessionari, l'ora di arrivo annotata nell'apposito Registro tenuto dal Centro VTS costituisce elemento essenziale di priorità ai fini dell'assegnazione dell'accosto.

Perdono la precedenza stabilita dall'orario di arrivo le navi:

- a) - che non siano state segnalate entro i termini e nei modi su indicati;
- b) - i cui comandanti rifiutino l'accosto indicato dal terminalista;
- c) - i cui comandanti non eseguano la manovra nei tempi stabiliti dai terminalisti.

Nel caso in cui una nave ritardi l'effettivo arrivo, come definito dall'art.13.2 dell'Ordinanza 79/2023, a Genova rispetto all'E.T.A. comunicato, il terminalista potrà avanzare la richiesta di un nuovo accosto tenendo conto del nuovo orario di arrivo.

Le navi già in porto e provenienti da operazioni commerciali in altri terminali o da lavori di carenaggio e/o riparazione saranno prese in considerazione per il cambiamento dell'accosto secondo l'ora di completamento delle operazioni, ovvero dei lavori eseguiti purché abbiano ottemperato all'invio delle comunicazioni previste dai precedenti articoli e secondo le richieste delle imprese terminaliste presso cui devono andare ad operare.

Eventuali comunicazioni di aggiornamento pervenute oltre i termini stabiliti, ovvero anticipi o ritardi sull'ora di arrivo effettivo rispetto a quella preannunciata, saranno prese in considerazione ai fini della modifica alla pianificazione degli accosti di cui al precedente articolo 36

Articolo 42. – Operatività delle navi all'ormeggio

La sosta delle navi in banchina è regolata dal "Terminalista" secondo le proprie esigenze operative.

Il "Terminalista", nel richiedere un ordine di successione degli accosti diverso da quello dell'ora di arrivo, se ne assume la responsabilità nei confronti di terzi.

In caso la banchina sia asservita a più concessionari, fermo restando che l'operatività della nave in corso di scarica/caricazione deve essere continua e non interrotta per qualsiasi motivo, la sosta delle navi, in caso di mancanza di accordo tra gli stessi, è regolata come segue:

1. nave in arrivo all'ormeggio: obbligo di iniziare subito le operazioni commerciali (carico/scarico) all'atto dell'ormeggio e comunque non oltre le sei ore;
2. nave in partenza dopo aver terminato le operazioni commerciali: obbligo di lasciare subito l'ormeggio e comunque non oltre le sei ore dal termine; per l'eventuale attesa di documenti o quant'altro, in caso di indisponibilità dell'ormeggio, la nave deve recarsi in rada nei punti di fonda consentiti.
3. nave in attesa di ripresa delle operazioni commerciali per termine dell'orario di lavoro del "Terminalista": le navi che, nell'arco dell'orario 08.00/24.00, rimangono inopere per più di sei ore alle banchine asservite a più concessionari, possono essere spostate ad altra banchina, se disponibile, o in rada, a proprie spese, qualora non vi sia alternativa di ormeggio per le navi che richiedono quella banchina, purchè dette navi si impegnino a lasciare l'ormeggio entro la prevista ripresa delle operazioni commerciali da parte della nave che è stata movimentata.

Articolo 43. Disarmo di navi

Nessuna nave può essere posta in disarmo o in demolizione senza preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto, che ha facoltà di limitare il numero di tali autorizzazioni in relazione alle esigenze del traffico ed alla disponibilità di ormeggi. Nell'autorizzazione la Capitaneria di Porto stabilisce il numero dei marittimi di guardia, precisandone, ove occorra, la qualifica.

Articolo 44 Disposizioni particolari per navi cisterna

I comandanti o i raccomandatari delle navi cisterna, al fine di segnalare la loro posizione ed intenzione di transitare nelle acque della rada di Genova e ivi stazionarvi a prescindere dal successivo ingresso in porto (o dopo essere uscite da esso) devono espletare le formalità previste dal sistema SAFESEANET integrate nelle procedure PMIS di cui all'Ordinanza n. 79/2023 in data 03.05.2023:

Le informazioni devono essere rese disponibili:

1. al momento della partenza dal porto di caricazione ovvero
2. quando si venga a conoscenza del porto di destinazione.

I comandanti delle navi provenienti:

- da porti distanti meno di 36 ore di navigazione da Genova,
- dirottati nel corso della navigazione,

devono far pervenire dette comunicazioni al più presto e comunque prima di entrare nelle acque territoriali.

Articolo 45 Ormeggio delle navi cisterna

Nel porto di Genova, esclusa la darsena petroli di Multedo, stante l'assenza di terminal idonei alla movimentazione di prodotti infiammabili di cui al punto 10.1.6 del Codice IBC (di seguito prodotti infiammabili), ancorché in transito, non è consentito l'ormeggio ed il transito di navi cisterna che trasportino tale tipo di prodotti.

Nel caso in cui una o più cisterne della nave, incluse le cisterne Slop e ROT, abbiano contenuto come ultimo carico un prodotto infiammabile, prima dell'ingresso in porto un consulente chimico di

porto dovrà verificare lo stato di “gas free” delle predette cisterne. Per consentire al consulente chimico del porto di svolgere gli accertamenti previsti e sopra riportati prima dell’ingresso in porto delle navi cisterna, destinate alle banchine in concessione ai depositi costieri, il raccomandatario marittimo deve far pervenire una comunicazione integrativa (Allegato 9) dalla quale deve risultare:

- la tipologia del carico da sbarcare/imbarcare o in transito nel porto di Genova;
- condizione delle cisterne vuote o parzialmente vuote che abbiano contenuto prodotti infiammabili.

L’Autorità Marittima si riserva la facoltà di valutare, volta per volta, eventuali richieste di ormeggio in deroga di navi cisterna che transitano con prodotti infiammabili ; nel caso in cui l’istanza venisse accolta, l’Autorità Marittima assegnerà l’ormeggio ritenuto più idoneo, tra quelli destinati ad attività di deposito costiero, e stabilirà le precauzioni da adottare durante la sosta dell’unità per la prevenzione di eventuali incidenti in relazione al quantitativo ed alla tipologia del carico in transito. Laddove la deroga venisse rilasciata, le cisterne contenenti prodotti infiammabili, dovranno essere inertizzate fino all’uscita della nave dal Porto. Tali condizioni verranno comunque verificate dal consulente chimico di porto.

Le navi cisterna vuote e bonificate, destinate all’ormeggio nell’area delle riparazioni navali per lavori, prima dell’ingresso in porto devono essere in “gas free” attestato dal consulente chimico del porto; inoltre, l’agente marittimo dovrà far pervenire alla Capitaneria di porto – Sezione Tecnica – una comunicazione dalla quale risulti la tipologia e la quantità dell’ultimo carico trasportato.

Disposizioni particolari per Navi RoRo e Passeggeri/traghetti

Articolo 46 Disciplina dell’imbarco e sbarco passeggeri

1) Le disposizioni del presente articolo si applicano esclusivamente alle navi passeggeri o traghetti/passeggeri come definiti dalla Regola 2, Cap. I, Solas74 e dall’art. 2 del decreto legislativo 04 febbraio 2000 n. 45 e successive modificazioni e integrazioni.

2) L’imbarco e sbarco dei passeggeri senza auto al seguito deve avvenire con percorsi che non attraversino i locali garage. In caso ciò non fosse tecnicamente possibile, l’imbarco/sbarco dei passeggeri deve avvenire in tempi diversi rispetto alla movimentazione dei veicoli che imbarcano/sbarcano, utilizzando percorsi pedonali chiaramente indicati (evidenziati mediante segnaletica color giallo), mantenendo in funzione la ventilazione dei locali attraversati dai passeggeri.

3) E’ data facoltà all’armatore di organizzare l’imbarco e lo sbarco dei passeggeri con auto a seguito, comunicando alla Capitaneria di Porto le procedure adottate, che dovranno conformarsi ai seguenti principi:

- a) sia garantito un adeguato passaggio tra le auto imbarcate che consenta un sicuro raggiungimento dei camminamenti pedonali indicati;
- b) sia assicurata un’idonea condizione di illuminazione e di ricambio di aria;
- c) l’afflusso dei passeggeri nei garages sia consentito non prima che sia ultimata la manovra di ormeggio della nave. I motori dei veicoli non dovranno essere accesi prima dell’apertura dei portelloni;

4) L’imbarco e lo sbarco dei passeggeri dovrà comunque avvenire nel rispetto dei piani di sicurezza predisposti dalla nave e/o dai terminalisti.

Articolo 47. Prescrizioni aggiuntive per veicoli con motore a gas di petrolio liquefatto o metano, nonché di caravan e camper muniti di cucina e frigoriferi funzionanti a gas liquido in bombole

Ferme restando le disposizioni inerenti i divieti, lo stivaggio ed i limiti di rumorosità ed inquinamento stabiliti dagli articoli 34, 35 e 36 del decreto legislativo 27 luglio n. 272 del 1999, il Comandante della nave, o un membro dell'equipaggio di sua fiducia, deve verificare, prima dell'imbarco, che il libretto di circolazione del veicolo attesti l'idoneità dello stesso a circolare con motore alimentato a GPL o GLN o che il camper od il caravan è munito di bombole di gas liquido. Tale dichiarazione va resa al check-in che provvederà a contrassegnare opportunamente il veicolo.

Articolo 48. Norme di comportamento

Le metodiche relative all'imbarco e sbarco dei passeggeri e dei veicoli stradali, ivi comprese le informazioni verbali e scritte da fornire ai passeggeri di ogni singola nave traghetto (o gruppo di navi gemelle), devono essere approvate dalla Società Armatrice e raccolte in apposito fascicolo da conservare fra la documentazione della nave.

Il Comandante curerà che il personale di bordo sia a conoscenza di tali procedure e le applichi correttamente. Copia di dette procedure deve essere disponibile presso ogni rampa d'imbarco/sbarco per le verifiche dell'Autorità Marittima.

Sulla rampa di imbarco/sbarco per i veicoli non deve sostare alcuna persona, tranne i componenti dell'equipaggio incaricati di controllare l'afflusso/deflusso dei veicoli o dei passeggeri che non si avvalgono dei "percorsi dedicati"; il comandante del traghetto deve porre particolare attenzione e cura affinché durante le operazioni di imbarco/sbarco dei passeggeri o dei veicoli non si determinino da parte del traghetto, movimenti o sbandamenti di sorta che possano creare rischi per l'incolumità delle persone; il Comandante od altra persona di fiducia deve curare che il collegamento nave-terra realizzato mediante lo scalandrone od altra struttura sia effettuato e mantenuto in sicurezza; il transito delle persone sarà consentito allorché questi abbia accertato che detta attrezzatura sia convenientemente posta in opera; i cavi di ormeggio e gli "springs" non debbono interferire con lo scalandrone od altra struttura di transito nave/terra; a cura del Comandante del traghetto dovrà essere garantita un'adeguata illuminazione della rampa per l'imbarco/sbarco dei veicoli, nonché dello scalandrone (o scala reale) o altra struttura destinata all'imbarco/sbarco delle persone; il Comandante della nave in partenza impartirà l'ordine di allascare o recuperare i cavi di ormeggio solo successivamente alla rimozione/recupero dello "scalandrone" od il distacco della struttura di transito nave/terra per le persone. Prima dell'avvio della manovra di partenza dovrà essere verificata la completa chiusura dei portelloni di carico.

Disposizioni particolari per navi alimentate a Gas Naturale Liquefatto (GNL)

Articolo 49 generalità.

Le norme della presente sezione si applicano ad ogni tipologia di nave alimentata a gas naturale liquefatto (GNL), che intende stazionare alla fonda nella rada del porto di Genova ovvero che intende scalare il porto.

Articolo 50 comunicazioni

Le navi di cui al precedente articolo, prima di andare alla fonda ovvero prima di entrare nel porto devono comunicare all'indirizzo tecnica.cpgenova@mit.gov.it e so.cpgenova@mit.gov.it , i seguenti elementi:

1. Assenso espresso del terminalista a ricevere la nave in ragione del combustibile usato per la sua propulsione;
2. quantitativo di gas naturale liquefatto a bordo stimato all'arrivo espresso in metri cubi;
3. capacità di contenimento massima di gas naturale liquefatto espresso in metri cubi;
4. capacità, in termini temporale, della nave di gestire il "boil off" dall'eventuale attivazione dei sistemi di sicurezza ESD (emergency shut down) senza che vi sia alcuna fuoriuscita in atmosfera di gas (holding time);
5. copia del "fire plan", del "safety plan", dei diagrammi dei locali macchine della nave (gas hazardous area plan) ovvero documentazione equivalente da cui possano evincersi le predette aree;
6. informazioni sulla tipologia dei locali macchina della nave con riferimento alle previsioni di cui alla Regola 5.4.1.1 (Gas Safe machinery spaces) o alla Regola 5.4.1.2 (ESD-protected machinery spaces) del Codice IGF;
7. numero di marittimi imbarcati in possesso a) di "addestramento avanzato" per navi soggette al codice IGF, indicandone la qualifica a bordo e b) "addestramento di base" per navi soggette al codice IGF;
8. dichiarazione che tutto l'equipaggio ha eseguito la familiarizzazione con i sistemi, gli equipaggiamenti e le procedure di emergenza afferenti il codice IGF (ovvero membri dell'equipaggio, riferiti al totale, che hanno eseguito la familiarizzazione con i sistemi, gli equipaggiamenti e le procedure di emergenza afferenti il codice IGF).

I dati richiesti ai punti 2, 7 e 8 dovranno essere inviati almeno 24 ore prima di ogni scalo e, in ogni caso prima dell'arrivo, qualora il viaggio di avvicinamento al porto sia di durata inferiore alle 24 ore.

I dati richiesti nei restanti punti del presente articolo, a meno di variazioni strutturali, dovranno essere comunicati solamente in occasione del primo accosto della nave.

Articolo 51. Prescrizioni di sicurezza.

Le navi alimentate a GNL che si trovano in porto e in rada non possono eseguire prove, verifiche, test di automazione sui motori alimentati a gas naturale liquefatto. Eventuali deroghe potranno essere rilasciate dalla Capitaneria di Porto sentito l'Organismo Riconosciuto della nave e previo eventuale assenso del terminalista.

Le medesime unità hanno l'obbligo di informare tempestivamente la Capitaneria di Porto (Sala Operativa/VTS Genova o Genoa VTS) circa eventuali interventi/attivazioni dei dispositivi automatici di arresto d'emergenza (emergency shut down) sulle linee del gas, comunicando il motivo dell'avvenuto arresto e le immediate azioni correttive adottate conformemente alle procedure di emergenza approvate dalla Compagnia.

Articolo 52 Sistemazioni per il rimorchio di emergenza

Durante il periodo di permanenza in porto o in rada, tutte le navi rientranti nel campo di applicazione della presente sezione devono mantenere a prora e poppa uno o più cavi appennellati, di idoneo materiale e dimensionamento, con gassa terminale appennellata fuori bordo, pronti per l'eventuale rimorchio della nave in caso di emergenza.

Disposizioni generali per le navi relative alla partenza e ai movimenti

Articolo 53 Partenze e movimenti

a. La partenza delle navi avviene secondo l'ordine predisposto in sede di commissione accosti della Sezione Tecnica, dopo il rilascio delle spedizioni, in relazione alle richieste pervenute dai comandanti delle navi o dai raccomandatari marittimi per il tramite dei "Terminalisti", i quali ne danno tempestiva comunicazione via telematica. I Comandanti delle navi devono confermare agli addetti ai servizi portuali (piloti, rimorchiatori ed ormeggiatori) l'ora di partenza, con almeno un'ora di anticipo, così da permettere una razionale programmazione delle manovre. Nel caso in cui non venisse osservato l'orario di partenza programmato, la nave perderà il turno e potrà usufruire dei servizi non appena possibile.

b. I raccomandatari marittimi o i comandanti delle navi devono comunicare (a mezzo richiesta d'accosto per via telematica) con l'anticipo di almeno 24 ore (quando possibile), la data e l'ora del movimento, indicandone i motivi e se la nave trasporta o ha trasportato merci pericolose. Ricevuta la richiesta scritta anche da parte del "Terminalista", la Capitaneria di Porto provvede a programmare il movimento, in relazione alle esigenze organizzative dei servizi marittimi portuali, alle condizioni meteomarine esistenti, nonché alle esigenze tecniche e di sicurezza.

Disposizioni particolari per unità da pesca

Articolo 54. Unità da pesca

1. Alle unità da pesca che accedono o lasciano il porto dall'imboccatura di levante, è consentito transitare seguendo esclusivamente il percorso previsto per le unità da diporto meglio specificato al successivo art 56.

2. Alle unità da pesca è consentito accedere e lasciare i bacini portuali di Prà e di Genova Multedo seguendo esclusivamente i percorsi previsti per le unità da diporto di cui al successivo art.54, nel rispetto delle altezze di ingombro aereo, specificate ai precedenti artt. 29 e 31.

3. Oltre ai divieti di cui al precedente art. 25, è interdetto a tutte le unità da pesca il transito nel bacino di Sampierdarena antistante la diga foranea, fermo restando che, in presenza di situazioni emergenza (avaria, cattivo tempo ecc.), le suddette unità possono essere autorizzate dalla Sala Operativa/Centro VTS su richiesta effettuata dagli interessati via radio attraverso il canale VHF 11.

Disposizioni particolari per le Unità Da Diporto

Articolo 55. Prescrizioni a carattere generale

Fatto salvo quanto indicato all'art. 25, le unità da diporto, in navigazione all'interno del porto di Genova, devono utilizzare esclusivamente la propulsione a motore o a remi; le unità a vela con

motore ausiliario devono utilizzare la propulsione meccanica, con l'eventuale randa avente unicamente funzione di stabilizzazione.

Articolo 56. Prescrizioni particolari e divieti per le unità da diporto

Le unità da diporto in entrata e in uscita dal porto di Genova possono transitare nella rada di Genova con l'obbligo di non intralciare le attività delle navi presenti in zona per lo scopo cui è destinata la zona di rada nella quale stanno transitando. Lungo il Molo Duca di Galliera e lungo la Diga Foranea del bacino portuale di Prà tale transito è limitato alla fascia costiera oltre i 50 metri dalle dighe foranee, per la possibile presenza di subacquei esercitanti l'attività di pesca sportiva.

1. Prescrizioni per le unità da diporto dirette o provenienti dalle strutture (marine, circoli nautici, cantieri) ad esse destinate nella zona compresa tra l'imboccatura di levante e il bacino di Sampierdarena

Le unità da diporto dirette o provenienti dal bacino della Fiera, il bacino delle Grazie, il bacino del Porto Vecchio per raggiungere o lasciare gli ormeggi siti nella zona di cui al presente paragrafo devono navigare tenendosi a levante ed a nord della rotta congiungente i seguenti punti come riportato nella planimetria in (Allegato 10):

1. 40 metri dallo spigolo di levante della testata di Ponte Parodi;
2. 40 metri testata Molo Vecchio;
3. 40 metri pontile OARN esterno;
4. 40 metri pontile ex Superbacino;
5. 40 metri fanale verde n. 1641.5 dell'Elenco dei fari e fanali edito dall'Istituto Idrografico della Marina;
6. 40 metri fanale verde n. 1640 dell'Elenco dei fari e fanali edito dall'Istituto Idrografico della Marina;
7. 350 metri dalla costa a sud del faro di Punta Vagno;

2. Prescrizioni per le unità da diporto nel canale di Sampierdarena

Il transito nel canale di Sampierdarena è interdetto a tutte le unità da diporto, fermo restando che, in presenza di situazioni emergenza (avaria, cattivo tempo ecc.), le suddette unità possono essere autorizzate dalla Sala Operativa della Capitaneria di porto/Centro VTS su richiesta effettuata dagli interessati via radio attraverso il canale VHF 11.

Le unità da diporto coinvolte in operazioni commerciali delle navi ormeggiate alle banchine del bacino di Sampierdarena possono transitare nel relativo canale previa autorizzazione rilasciata dalla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto.

3. Attività di canottaggio

Per raggiungere il bacino di Sampierdarena antistante la diga foranea, le unità provenienti dal porticciolo Duca degli Abruzzi, a ciò autorizzate per attività sportiva di canottaggio, devono prestare la massima attenzione a non interferire con il traffico portuale ed attenersi al seguente percorso, riportato nella planimetria in (Allegato 10):

1. dal fanale in testata al pontile ex Superbacino con rotta perpendicolare per la diga Duca di Galliera;
2. prosecuzione della navigazione a ridosso della diga stessa entro una fascia di 30 (trenta) metri,

3. dalla meda n° 1602 dell'“Elenco Fari e Fanali” antistante il pontile Italsider con rotta perpendicolare alla Diga dell'Aeroporto.

L'attività di canottaggio può essere svolta soltanto nelle ore diurne e, precisamente, nell'intervallo di tempo compreso tra 30 minuti dopo il sorgere del sole e 30 minuti prima del tramonto.

In assistenza alle suddette unità dovrà essere presente un mezzo nautico a motore, con le medesime limitazioni di spazio e di tempo, munito di apparato radio VHF in ascolto continuo sul canale 12.

4. Prescrizioni per le unità da diporto nel canale di calma aeroportuale

Fermo restando il divieto di transito nel canale di calma aeroportuale di cui ai precedenti artt. 25, 29 e 31, in presenza di situazioni di emergenza (avaria, cattivo tempo ecc.), le unità da diporto possono essere autorizzate a transitare nel canale di calma dalla Sala Operativa della Capitaneria di porto / Centro VTS su richiesta effettuata dagli interessati via telefono (010 2777577) o via radio attraverso il canale 11.

5. Prescrizioni per le unità da diporto dirette o provenienti dal porticciolo turistico di Sestri Ponente

Per accedere, ovvero lasciare, il porticciolo turistico di Sestri Ponente, le unità da diporto devono transitare dall'imboccatura della Darsena Petroli di Multedo, rispettando le disposizioni che seguono: 5.1. Unità da diporto di altezza superiore a 4 metri sul livello del mare

Le unità da diporto di altezza superiore a 4 (quattro) metri sul livello del mare, per accedere al porticciolo turistico di Sestri Ponente devono costeggiare la diga foranea di Prà esposta a levante, navigando ad una distanza non inferiore a 50 metri e non superiore a 150 metri dalla medesima e mantenendosi, una volta giunti in corrispondenza della canalizzazione:

1. ad ovest della meda elastica n. 32 (1593.2 E.F.F.);
2. a nord delle mede elastiche n. 35 (1593.5) e n. 37 (1593.7);

devono quindi accostare a dritta e dirigere con rotta sud verso il terrapieno aeroportuale. L'attraversamento del canale che delimita la rotta obbligata delle navi cisterna deve essere effettuato nel modo più rapido possibile, con rotta perpendicolare alla direzione del canale stesso, come previsto dalle “Norme per prevenire gli abbordi in mare” e comunque solo in assenza di navi in movimento e dando la precedenza a tutti i mezzi di servizio.

In prossimità del terrapieno, le unità da diporto:

- se di lunghezza inferiore o uguale a 24 mt (lunghezza fuori tutto), in entrata devono accostare a sinistra e, con prora a levante, costeggiare il terrapieno tenendosi tra questo e l'allineamento costituito dalle mede elastiche n. 38 (1593.8 E.F.F) e n. 39 (1593.9 E.F.F).
- se di lunghezza superiore a 24 mt (lunghezza fuori tutto), possono transitare a nord delle mede n. 38 e 39, evitando comunque di interferire con le navi dirette alla Darsena Petroli di Multedo.

In uscita le unità da diporto appena descritte devono seguire la rotta inversa mantenendosi sulla propria dritta.

Le rotte sono meglio identificate nella planimetria in Allegato 11

5.2. Unità da diporto di altezza inferiore o uguale a 4 metri sul livello del mare

Le unità da diporto di altezza inferiore o uguale a 4 (quattro) metri sul livello del mare, evitando di interferire con il transito delle navi, possono transitare nello specchio acqueo compreso tra la scogliera di protezione del terrapieno aeroportuale ed il lato di Levante del canale di mede che individua la rotta delle navi e, se in entrata, dopo aver accostato a dritta:

- le unità da diporto di lunghezza inferiore o uguale a 24 mt (lunghezza fuori tutto), devono costeggiare il lato Nord del terrapieno aeroportuale, lasciando alla propria sinistra le mede elastiche n. 37 (1593.7 E.F.F.), n. 38 (1593.8 E.F.F.) e n. 39 (1593.9 E.F.F.);
- le unità da diporto di lunghezza superiore a 24 mt (lunghezza fuori tutto), possono transitare a nord delle mede n. 37, 38 e 39 sopra descritte, evitando comunque di interferire con le navi dirette alla Darsena Petroli di Multedo.

In uscita le unità da diporto di cui sopra devono seguire la rotta inversa mantenendosi sulla propria dritta.

Le rotte sono meglio identificate nella planimetria in Allegato 11.

6. Prescrizioni per le unità da diporto dirette o provenienti dal canale di calma di Prà

L'entrata e l'uscita dal canale di calma di Prà può avvenire dall'imboccatura del relativo bacino portuale senza interferire in alcun modo con l'ingresso e l'uscita delle navi e costeggiando all'interno la diga della darsena Prà mantenendosi ad una distanza massima dalla diga stessa non superiore a 15 metri.

In uscita, tali unità, al traverso del molo di sottoflutto, devono accostare a dritta in direzione N-NW allontanandosi dall'estremità della diga.

Le predette unità da diporto, per accedere o lasciare il canale di calma di Prà, possono anche transitare all'esterno della diga di Prà a condizione che esse navighino ad una distanza non superiore a 150 metri dal tratto di diga esposta a levante, per non ostacolare il transito delle navi da e per la Darsena Petroli di Multedo.

I percorsi sono meglio raffigurati nel citato Allegato 11.

Articolo 57. Navigazione a vela all'interno delle acque portuali

1. La navigazione a vela all'interno del porto di Genova è consentita, nel rispetto delle prescrizioni di cui al successivo punto 2. del presente articolo, nei seguenti ambiti portuali

- a. nei pressi del porticciolo Duca degli Abruzzi, all'interno della congiungente della testata del Molo Giano, con l'esclusione dello specchio acqueo presso il quale ormeggiano i mezzi nautici della Guardia di Finanza, con il fanale verde n°1645 E.F.F. posto sulla testata di ponente della banchina "ex superbacino";
- b. nello specchio acqueo compreso tra la costa e la congiungente i punti posti rispettivamente a 40 metri a Sud del fanale verde posto sul molo di sottoflutto di levante, n°1640 E.F.F. ed a 350 metri a Sud del Faro di Punta Vagno (n°1575 E.F.F.);
- c. nello specchio acqueo situato nel bacino portuale di Prà, individuato e delimitato dalle seguenti coordinate geografiche (Lat. - Long.):

A. 44°25.250' N – 008°47.900' E;

- B. 44°25.230' N – 008°48.200' E;
- C. 44°25.050' N – 008°48.000' E;
- D. 44°25.050' N – 008°47.850' E.

2. Le attività di cui al precedente punto 1. possono essere svolte nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- a. è consentita la navigazione a vela nelle aree suddette esclusivamente per attività didattiche di pratica velica, organizzate e supervisionate da Associazioni, Sodalizi od Enti sportivi o ricreativi;
- b. le attività in parola possono essere svolte esclusivamente in orario diurno (dall'alba al tramonto) e con condizioni meteo-marine assicurate;
- c. le attività in parola possono essere svolte esclusivamente sotto la supervisione e l'assistenza di un istruttore/esperto velico patentato FIV o LNI e con il supporto di almeno una unità in assistenza;
- d. il responsabile dell'attività deve comunicare sul canale 11 VHF alla Sala Operativa della Capitaneria di porto / Centro VTS, l'inizio e la fine dell'attività.

3. La navigazione a vela nel porto di Genova è altresì consentita limitatamente allo specchio acqueo compreso tra il bacino del Porto Vecchio ed il bacino delle Grazie e previ contatti sul canale 11 VHF con la Sala Operativa della Capitaneria di porto / Centro VTS e sul canale 12 VHF con il Corpo dei Piloti, per l'effettuazione della prova pratica a vela in occasione degli esami per il conseguimento della patente nautica. Tale attività non deve comunque costituire intralcio all'ingresso ed alle manovre delle navi commerciali e passeggeri operanti in porto.

Titolo III. Delle attività in ambito portuale.

Capo I Attività regolate a terra

Articolo. 58 Accesso in porto

E' vietato l'accesso al porto a chiunque non sia munito della prescritta autorizzazione ovvero di altro titolo legittimante l'accesso al porto, che è strettamente personale e deve essere esibita ad ogni richiesta:

- 1. del personale preposto al controllo dei varchi portuali;
- 2. degli ufficiali o agenti di polizia giudiziaria.

L'accesso in porto è regolato da apposita normativa locale dettata dall'AdSP nel rispetto dei criteri previsti dal Piano Portuale di Security.

Articolo 59. Circolazione e sosta nel porto. Rinvio

La finalità d'uso degli assi viari portuali è determinata dall'ADSP che individua quali siano destinati all'uso pubblico, quali a quello operativo o quali siano parte della circolazione interna ai singoli terminal e/o aree assentite in concessione. La circolazione e la sosta dei veicoli nell'ambito della viabilità portuale aperta al pubblico uso è disciplinata, ai sensi di quanto previsto dall'art. 6 c.7 del Codice della Strada, dall'ordinanza n° 108 in data 20.05.1999 della Capitaneria di porto di Genova come modificata e integrata.

Articolo 60. Obblighi dei responsabili delle Società terminaliste

Nell'organizzare e disciplinare le operazioni commerciali all'interno delle aree in concessione le Società terminaliste sono tenute a rispettare ed implementare tutte le misure specifiche contenute nel Dlgs 272/1999 e successive modificazioni ed integrazioni che qui si hanno per integralmente richiamate

Articolo 61. Disciplina della security portuale

Le aree del porto sottoposte alla disciplina di security di cui al Reg (CE) 725/2004 e D.Lgs 203/2007 sono segnalate, presso i rispettivi accessi, da apposita cartellonistica. Le disposizioni che ivi vigono sono quelle previste dall'Ordinanza n.263/2015 in data 05.08.2015 (Annesso 3) le cui disposizioni si intendono integralmente richiamate.

Capo II Depositi costieri

Articolo 62. Generalità

I concessionari di stabilimenti e di depositi costieri di oli minerali e/o derivati sono tenuti ad osservare con ogni diligenza le norme generali di sicurezza vigenti in materia e quelle particolari indicate dalle commissioni di collaudo e di controllo (art. 48 del Regolamento al Codice della Navigazione) e ciò indipendentemente dalle precauzioni che vengono adottate a bordo e nelle adiacenze delle navi cisterna nel corso delle operazioni di imbarco e sbarco, a cura del Comando delle navi stesse o a seguito di prescrizioni particolari da parte dell'Autorità Marittima.

Articolo 63. Sversamento e bonifica

I concessionari di stabilimenti e depositi costieri, come definiti dall'art. 52 Cod. nav.) sono tenuti a curare che, durante il maneggio dei tubi/manichette e nel corso delle operazioni di carico e scarico di liquidi infiammabili o combustibili, non si verifichino perdite dei liquidi stessi in quantità anche minima.

Qualora, malgrado le cautele suddette, si verifichi spargimento dei liquidi, sia all'interno dello stabilimento, sia sulle calate o all'interno del porto, le operazioni di carico e scarico devono essere immediatamente interrotte, per provvedere all'eliminazione delle perdite ed alla raccolta del liquido sparso.

Le acque pluviali e quelle che gli stabilimenti scaricano in mare debbono essere convogliate in conformità ai titoli autorizzativi; i concessionari debbono provvedere con mezzi idonei a raccogliere i residui di oli minerali eventualmente scaricatisi in mare. Nel caso di versamento di liquidi in porto, i concessionari sono inoltre tenuti a informare immediatamente l'Autorità Marittima affinché possano essere adottate le misure necessarie.

I Depositi costieri devono garantire che venga predisposta e implementata un'idonea procedura finalizzata a fronteggiare eventuali sversamenti in mare

La Capitaneria di porto di Genova si riserva la facoltà di disporre l'impiego di panne galleggianti, anche a scopo preventivo, durante le operazioni di imbarco, sbarco e allibo di prodotti petroliferi o altri prodotti comunque inquinanti.

Articolo 64. Servizio integrativo antincendio

L'Autorità Marittima, qualora lo ritenga necessario in presenza di nave, si riserva la facoltà di verificare, che i servizi di sicurezza degli stabilimenti costieri con mezzi e personale delle Società autorizzate siano conformi a quanto previsto dall'art 5 del Dlgs 272/99 ed a quanto stabilito all'art 92 del presente regolamento.

Articolo 65. Deposito temporaneo in banchina di oli minerali

I depositi temporanei di oli minerali e/o derivati in fusti o latte, debbono essere collocati esclusivamente nelle zone portuali all'uopo predisposte.

Le giacenze di detti prodotti sulle banchine e/o sulle calate del porto, devono essere limitate al tempo strettamente necessario per la loro caricazione/sbarco.

Capo III Rifornimento di oli combustibili e LNG alle navi in porto (BUNKERAGGIO)

Generalità sulle operazioni di bunkeraggio

Articolo 66. Modalità

Nell'ambito del Porto di Genova il bunkeraggio può essere effettuato a mezzo di bettolina, mediante oleodotto, con distributori mobili conformi al D.M. 19 marzo 1990, con distributore fisso in banchina e con autobotti. Le modalità e le norme per il bunkeraggio da effettuarsi nel Porto petroli di Multedo sono contenute nello specifico "Regolamento di polizia portuale e sicurezza del Porto Petroli di Genova/Multedo" approvato con Ordinanza 21/15 del 10 febbraio 2015 e successive modifiche della Capitaneria di Porto di Genova.

- Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio non possono essere effettuate in caso di cattive condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnate da scariche atmosferiche e, se iniziate, devono essere sospese immediatamente;
- Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio possono essere eseguite nell'arco delle ventiquattro ore. Nel caso di operazioni in ore notturne, la zona interessata deve essere adeguatamente illuminata; l'intensità di illuminazione (illuminamento) non deve risultare inferiore a 10 lux ad 1 metro dai piani di lavoro.
- Qualora si verificano fuoriuscite di prodotto, eventi dannosi o stati di pericolo durante lo svolgimento delle operazioni di rifornimento/bunkeraggio, il Comandante della nave e gli addetti delle ditte che forniscono il prodotto sono tenuti a sospendere immediatamente le operazioni, informando contemporaneamente la Capitaneria di Porto che provvederà ad adottare tutti i provvedimenti ritenuti opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento e ad evitare ulteriori e più gravi conseguenze. In presenza di sversamenti, il Comandante della nave e gli addetti delle ditte che forniscono il prodotto dovranno adottare tutti gli accorgimenti idonei ad evitare la fuoriuscita ed a limitare l'entità dello sversamento nonché a contenere quello già sversato. I medesimi soggetti hanno altresì l'onere di provvedere alla successiva bonifica; qualora risultino omissivi, la Capitaneria di porto di Genova provvederà d'autorità addebitando successivamente gli oneri ai soggetti responsabili. L'obbligo d'informazione sussiste anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone e delle infrastrutture portuali. Sono a carico del fornitore del servizio e/o della nave, secondo le rispettive responsabilità, le spese per la bonifica della zona inquinata. Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio potranno essere riprese solo a seguito di autorizzazione da parte della Capitaneria di Porto.

Articolo 67. Caratteristiche e requisiti delle manichette per il rifornimento di olii combustibili

Le manichette utilizzate nelle operazioni di bunkeraggio devono:

1. essere costruite in conformità alle norme STANDARD ISO vigenti (c.d. UNI EN ISO)
2. essere collaudate all'atto della fornitura;
3. essere periodicamente controllate, pressate ogni 12 mesi indipendentemente dal numero delle ore di lavoro allo scopo di accertare la loro integrità (Circolare n°105 del 21.9.2000 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Unità di gestione delle infrastrutture per la navigazione e demanio marittimo).

Ogni manichetta impiegata deve essere inoltre dotata di apposito certificato sul quale devono essere riportate, tra l'altro, le condizioni massime ammissibili di esercizio che devono essere stampigliate anche su ogni singola manichetta, così come previsto dalla vigente normativa (D.M. 3 maggio 1984 come modificato dal Decreto 06 febbraio 2006 del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto). I suddetti certificati, copia dei quali deve essere esibita a richiesta del personale che effettua i controlli a bordo, devono contenere le ulteriori seguenti informazioni:

1. massima pressione di esercizio;
2. massima temperatura di esercizio;
3. prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
4. data e pressione di collaudo;
5. certificato di collaudo.

I dati di identificazione delle manichette devono essere stampigliati sulle flange o sulle manichette. Il dato relativo alla massima temperatura di esercizio deve risultare dai certificati delle manichette stesse.

Articolo 68 Rifornimento di Gas Naturale Liquefatto

Al fine di garantire il rifornimento di GNL alle navi che fanno scalo nel porto di Genova, in considerazione del fatto che nel Compartimento Marittimo non vi sono, allo stato, operatori di bunkeraggio GNL in regime di concessione e nelle more del rilascio di concessioni demaniali marittime a tale scopo, è ammesso il rifornimento di GNL, unicamente tramite bettolina, da parte di Società/Imprese non provviste di concessione ai sensi dell'articolo 66 del Codice della Navigazione e articolo 60 del relativo Regolamento di esecuzione.

Il procedimento autorizzativo e le prescrizioni a cui il rifornimento potrà essere autorizzato verranno valutate di volta in volta in base alla tipologia della nave da rifornire e dell'ormeggio in cui la medesima si trova nonché delle caratteristiche dell'unità rifornitrice.

Operazioni di bunkeraggio di idrocarburi.

Bunkeraggio da bettolina

Articolo 69. Comunicazione della società concessionaria del servizio

Fermo restando quanto previsto dall'Ordinanza n. 319/2017 (allegato 11), prima dell'inizio di ogni operazione di bunkeraggio, la Società concessionaria fornitrice dovrà inviare per via telematica alla

Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto di Genova, con almeno quattro ore di anticipo sull'ora di inizio delle operazioni, le seguenti notizie:

1. il nome della nave da rifornire ed il suo ormeggio;
2. data/ora prevista per l'operazione;
3. il tipo, le caratteristiche (punto di infiammabilità, temperatura, categoria di appartenenza) la quantità del prodotto da rifornire.

La Capitaneria di Porto prende atto della comunicazione e potrà stabilire eventuali ulteriori o diverse prescrizioni da osservare, rispetto a quelle riportate negli articoli seguenti

Articolo 70. Requisiti delle bettoline

Le bettoline impiegate nel servizio di rifornimento alle navi devono ottemperare, oltre che a tutte le norme vigenti in materia di sicurezza della navigazione, ad esse applicabili, anche alle sottoelencate prescrizioni e dovranno, pertanto, essere dotate di:

- impianti e dotazioni idonee (es. reticelle taglia-fiamma, punti caldi protetti, distanziatori, parabordi, etc.) al fine di poter effettuare operazioni di bunkeraggio in sicurezza, anche a navi che trasportano prodotti pericolosi;
- attrezzature e dotazioni idonee a prevenire e contenere sversamenti di idrocarburi in mare (es. efficienti sistemi di chiusura degli ombrinali, ghiotte per la raccolta di eventuali colaggi, scorte di materiali assorbenti inerti);
- "bottazzi" di gomma o legno lungo le fiancate, cavi da ormeggio non metallici in buone condizioni d'uso, reticelle parafiamma a tutti gli scarichi.
- un mezzo nautico o idoneo mezzo collettivo di salvataggio allo scopo di garantire sia l'evacuazione dei lavoratori sia l'eventuale trasporto di infortunati come previsto dall'art 5.1 del Dlgs 272/99;

Articolo 71. Prescrizioni da osservare nel rifornimento a nave ormeggiata in banchina

1. Il Comandante della bettolina deve avvertire via VHF o telefono la Sala Operativa della Capitaneria di porto / Centro VTS dell'inizio delle operazioni;
2. La nave da rifornire, qualora stia movimentando liquidi infiammabili di categoria A o B, oppure stia imbarcando o sbarcando merci pericolose in colli appartenenti alle classi 1,2,3,4, 5 e 7, deve sospendere le suddette operazioni per tutta la durata del rifornimento. È consentito il bunkeraggio delle navi cisterna, chimichiere e gasiere non degassificate soltanto durante le operazioni di scarica.

Durante la carica il rifornimento è consentito solo nel caso in cui la nave stia imbarcando prodotti aventi punto di infiammabilità >a 60°C e a condizione che:

- Per tutta la durata del bunkeraggio sulla nave sia presente un operatore della bettolina in prossimità del connettore, pronto ad effettuare il distacco rapido in caso di necessità. La bettolina deve essere sempre in condizione di allontanarsi con i propri mezzi in caso di emergenza;
- La bettolina sia dotata di un rilevatore portatile di gas nell'atmosfera;
- Gli strumenti per effettuare la connessione siano del tipo antiscintilla.

3. Nel caso di navi cisterna, gasiere, chimichiere con liquidi pericolosi o vuote, ma non degassificate, devono essere interrotte eventuali operazioni di zavorramento (per navi non SBT), spostamento del carico, lavaggio o pulizia delle cisterne.
4. Durante lo svolgimento delle operazioni a bordo della nave e della bettolina devono essere predisposti servizi continui di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo di personale facente parte dell'equipaggio munito dei certificati prescritti dalla STCW 95 in materia antincendio. Le attrezzature antincendio di bordo devono essere in perfetta efficienza e immediatamente pronte all'uso. Devono essere inoltre disponibili e pronti una riserva di sabbia e altro materiale oleoassorbente per arginare immediatamente eventuali colaggi.
5. Durante il rifornimento sia a bordo della nave e della bettolina, sia sulla banchina prospiciente non deve essere eseguito alcun lavoro che possa generare scintille, fiamma o calore. Nessuna operazione o lavoro portuale può essere effettuata lungo il lato della nave ove è affiancata la bettolina.
6. Durante le operazioni svolte in ore notturne devono essere garantiti i valori di illuminamento pari a 10 lux ai punti di connessione delle manichette ed alle manichette stesse.
7. La bettolina deve essere ormeggiata il più possibile lontano da sfoghi d'aria o da sorgenti di vapori infiammabili;
8. Le navi e le bettoline intente nelle operazioni di bunkeraggio devono tenere alzato a riva il segnale corrispondente alla lettera "B" (bravo) del C.I.S. e una luce rossa durante le ore notturne.
9. Le manichette impiegate devono rispondere ai requisiti ed avere le caratteristiche riportati al precedente art.68; inoltre, devono essere dotate di innesti a tenuta perfetta ed essere adeguatamente sorrette e di idonea lunghezza onde evitare strappi.
10. Deve essere assicurata, tramite idonei collegamenti di massa, l'equipotenzialità elettrica tra nave e bettolina.
11. Il personale della unità rifornitrice (bettolina) deve attenersi alle disposizioni dell'Ufficiale della nave da rifornire, designato dal Comando di bordo quale responsabile della direzione delle operazioni, relativamente all'inizio, alla velocità di pompaggio ed alle interruzioni; a tal fine, prima dell'inizio delle operazioni, egli dovrà concordare la rata e le prestazioni massime di pompaggio, le procedure per l'arresto di emergenza ed il mezzo e le procedure di comunicazione tra bettolina e nave e viceversa, informando successivamente tutto il personale addetto alle operazioni. Il suddetto Ufficiale dovrà seguire personalmente le operazioni ed assicurarsi del buon andamento delle stesse effettuando preventivamente le necessarie verifiche alle tubazioni, alle casse e all'impianto.
12. Tra la bettolina e la nave dovranno essere posizionati parabordi di dimensione e robustezza adeguata, atti a impedire il contatto diretto fra i due scafi.
13. Durante il rifornimento, gli ombrinali della nave e della bettolina devono rimanere chiusi. Qualora la bettolina sia ormeggiata con l'ancora in mare, deve essere in grado di mollare rapidamente l'ancora filandola "per occhio"; a tal fine la bettolina deve essere in grado di liberare l'ultima maglia della catena azionando il dispositivo dalla coperta.
14. Gli scarichi dei motori, della cucina e di altre fonti di calore della bettolina e della nave devono essere muniti tutti di rete parascintille.

Articolo 72. Prescrizioni da osservare durante il bunkeraggio di navi alla fonda in rada

Quando il rifornimento viene effettuato in rada devono essere osservate, oltre a quanto stabilito nei precedenti articoli 69,70 e 71, le seguenti ulteriori disposizioni:

1. Le operazioni di bunkeraggio in rada possono essere eseguite soltanto nelle zone stabilite, di volta in volta, dalla Capitaneria di Porto.
2. Le operazioni di bunkeraggio in rada, fatti salvi casi particolari da valutare volta per volta, possono essere effettuate soltanto durante le ore diurne;
3. L'unità di dimensioni maggiori deve essere ancorata ed essere in grado di mollare rapidamente l'ancora, filandola "per occhio"; a tal fine essa deve avere la possibilità di liberare l'ultima maglia della catena azionando il dispositivo dalla coperta;
4. Le manovre di ormeggio e disormeggio della bettolina alla nave, devono essere effettuate nel rispetto delle "Norme per evitare gli abbordi in mare" (COLREG 72), a cura e sotto la responsabilità dei Comandanti delle due unità;
5. Al fine di evitare disguidi dovuti a incomprensioni, le comunicazioni tra nave e bettolina devono essere effettuate in una lingua precedentemente concordata, usando termini tecnico-nautici universalmente noti (vedasi "Standard Marine Navigational Vocabulary –IMO");
6. Gli impianti antincendio di entrambe le unità devono essere efficienti e pronti all'uso; a bordo delle due unità deve essere assicurato il prescritto servizio di vigilanza e prevenzione antincendio;
7. Le condizioni meteomarine debbono essere favorevoli, le operazioni devono venire immediatamente interrotte al peggioramento delle condizioni stesse e, in ogni caso, dietro semplice richiesta, anche verbale, da parte della Capitaneria di Porto;
8. Durante la sosta in rada delle due unità affiancate, è vietata l'esecuzione di lavori a bordo di entrambe le unità con uso di fiamma o che possano generare scintille o calore, anche se già autorizzati dalla Capitaneria di Porto a bordo delle singole unità; inoltre, al fine di consentire l'immediato allontanamento delle due unità in caso di necessità, è assolutamente vietata l'esecuzione di qualsiasi altro lavoro a bordo, anche senza uso di fiamma, che possa impedire o semplicemente limitare o ritardare la capacità di manovra delle due navi
9. Durante le operazioni di rifornimento, da parte delle due unità deve essere effettuato ascolto radio continuo a mezzo apparato VHF/FM sulla frequenza dei servizi portuali (canale 12)
10. In caso di sospensione o interruzione del rifornimento, per qualsiasi motivo, la bettolina dovrà allontanarsi immediatamente dalla nave rifornita;
11. La Capitaneria di Porto relativamente alla pericolosità del prodotto da rifornire ed alle modalità del rifornimento, si riserva la facoltà di imporre, volta per volta e quando ne ricorra la necessità, ulteriori prescrizioni in materia di prevenzione antincendio e antinquinamento.

Bunkeraggio da terra: oleodotti e distributori automatici

Articolo 73. Bunkeraggio mediante oleodotto

Il rifornimento di combustibili liquidi può essere effettuato da terra mediante oleodotto limitatamente ai pontili ed alle calate dove esistono tubazioni provenienti da depositi regolarmente autorizzati.

Articolo 74. Bunkeraggio a mezzo di distributori automatici fissi sistemati in banchina

I distributori automatici fissi installati con le procedure di cui al decreto Legislativo n°32/1998 sono atti al rifornimento di combustibili/lubrificanti delle unità da traffico locale, pesca e diporto nonché alle unità navali di dimensioni medio/piccole.

Il responsabile del distributore stabilisce le misure di prevenzione e le attrezzature di protezione che debbono adottarsi durante le operazioni nell'ambito delle prescrizioni e/o indicazioni fornite in seno al collaudo e alle successive ispezioni di cui agli artt. 48 e 49 Reg. Cod. Nav.

Le operazioni di rifornimento a mezzo di distributori fissi installati in banchina sono soggette, oltre che all'osservanza delle indicazioni di cui sopra, anche alle seguenti ulteriori prescrizioni:

1. Le manichette devono essere integre e in perfette condizioni d'impiego, per evitare spandimenti di prodotto a terra e in mare;
3. Le operazioni possono essere svolte anche in ore notturne a condizioni che presso il distributore e nei punti di rifornimento a bordo venga assicurato un illuminamento di intensità pari ad almeno 10 lux;
4. è vietato fumare o mantenere qualsiasi tipo di fiamma libera o fonte di ignizione, ivi compresi telefoni cellulari e tablet.
5. I motori di propulsione del mezzo da rifornire devono essere spenti, così come ogni altro motore di bordo (es. gruppi elettrogeni) il cui collettore di scarico non sia munito di rete parascintille;
6. A bordo del mezzo da rifornire e all'interno dell'area in concessione al distributore non devono essere eseguiti lavori con uso di fiamma, fonti di calore o scintille; in presenza di particolari situazioni, la Capitaneria di Porto si riserva la facoltà di interdire l'esecuzione dei lavori di cui sopra anche nelle aree adiacenti all'impianto di distribuzione;
7. Durante le operazioni di rifornimento deve essere mantenuto in vigore un efficiente servizio continuo di controllo e vigilanza antincendio e antinquinamento, sia da parte dell'equipaggio dell'unità da rifornire che da parte del gestore dell'impianto. Devono essere disponibili e pronte per l'uso immediato tutte le attrezzature antinquinamento in dotazione al distributore (sabbia, panne galleggianti, materiale oleoassorbente, etc.). L'equipaggio dell'unità da rifornire deve mantenere in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate le attrezzature antincendio in dotazione.

Articolo 75. Rifornimento dei distributori automatici fissi sistemati in banchina

Il rifornimento di tali impianti di distribuzione carburanti può essere effettuato tramite autobotti o idonei mezzi nautici, nel rispetto delle condizioni previste dal citato D.M. 31 luglio 1934 e successive modifiche e integrazioni.

Bunkeraggio a mezzo di autobotti, ovvero di distributori mobili conformi al D.M. 19 marzo 1990.

Articolo 76. Modalità di svolgimento del servizio

Le operazioni di rifornimento a mezzo autobotti o a mezzo di distributori mobili possono essere consentite esclusivamente per i prodotti con punto di infiammabilità, determinato col sistema a vaso chiuso uguale o superiore a 61°C.

Chiunque intenda effettuare tali operazioni di rifornimento deve operare con le stesse modalità del precedente art. 69 circa:

- 1) - l'indicazione del vettore, dell'autista, della targa del mezzo utilizzato;
- 2) - la denominazione sociale dell'impresa fornitrice e gli estremi dell'autorizzazione rilasciata dall'ADSP ai sensi del "Regolamento per la disciplina delle attività industriali, commerciali e artigianali che si esercitano nel Porto di Genova", approvato con Decreto n°50/2022 in data 10.02.2022 dell'ADSP e disposizioni collegate;
- 3) - il nominativo e la nazionalità della nave rifornita;
- 4) - la banchina presso la quale è ormeggiata;
- 5) - la data e l'orario presunto dell'inizio operazioni;
- 6) - la data di collaudo delle manichette ed il periodo di validità dello stesso;
- 7) - il nominativo del personale facente parte del presidio antinquinamento e le dotazioni presenti in loco.
- 8) - L'individuazione dell'organizzazione che effettuerà il servizio di vigilanza antincendio, che potrà essere svolto dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco o da Società autorizzate a prestare servizi integrativi di vigilanza antincendio nel porto di Genova ai sensi delle disposizioni contenute nel successivo art 95 (*servizio integrativo antincendio*)

Articolo 77. Svolgimento delle operazioni di rifornimento

La Capitaneria di Porto potrà comunque imporre prescrizioni diverse da quelle di seguito indicate, in relazione ad esigenze specifiche. Le operazioni di rifornimento dei prodotti effettuate mediante autobotte e distributori automatici di cui agli articoli precedenti sono altresì soggette all'osservanza delle sottoelencate disposizioni generali.

1. la sosta in banchina dell'autobotte non dovrà intralciare le operazioni commerciali delle navi operanti in zona;
2. le tubazioni del carico dovranno avere caratteristiche tali da evitare rotture e perdite di liquido;
3. le operazioni di rifornimento dovranno essere interrotte qualora si verificassero inconvenienti tali da costituire pericolo per l'incolumità delle persone e della sicurezza portuale, oltretutto per esigenze operative di unità commerciali;
4. divieto di operare sottobordo con più di un'autobotte per volta;
5. il responsabile dell'autobotte non deve mai allontanarsi dalla stessa, tenendo particolarmente in vista gli eventuali punti di collegamento dei vari tratti delle manichette.
6. Presenza di un presidio antinquinamento qualificato ed attrezzato con mezzi adeguati ed efficienti (adeguata riserva di sabbia, panne galleggianti, fogli e/o panne oleoassorbenti).
7. Qualora dovesse verificarsi uno sversamento di prodotto a bordo o in banchina, l'operazione deve essere immediatamente sospesa e non dovrà essere ripresa senza nuovo ordine dell'Autorità Marittima, che dovrà essere immediatamente avvertita dal responsabile dell'autobotte o dal comando di bordo per la valutazione delle circostanze e l'adozione delle opportune misure.

8. Al verificarsi di un inquinamento, ferma restando la responsabilità di chi lo ha causato, il comando di bordo ed il responsabile dell'autobotte devono adoperarsi in concerto, con i propri mezzi, per la bonifica degli specchi acquei e delle banchine inquinate.
9. Sono a carico dei responsabili le spese occorrenti per contenere ed abbattere l'inquinamento.
10. La quantità di prodotto erogabile non può essere superiore a 30 tonnellate per ogni autobotte.
11. Ciascuna autobotte, compreso l'eventuale rimorchio, dovrà uscire dall'ambito portuale immediatamente dopo aver completato il rifornimento; i distributori mobili dovranno essere ricollocati nelle apposite aree di sosta autorizzate, ove potrà esclusivamente avvenire il loro rifornimento a mezzo di autobotte.
12. Le autobotti, i loro rimorchi ed i contenitori mobili devono essere in possesso di tutte le abilitazioni e certificazioni previste per il trasporto di infiammabili.
13. A bordo della nave da rifornire, durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento da parte dell'equipaggio.
14. Durante le operazioni di rifornimento in ore notturne, deve essere garantito un valore di illuminamento, pari ad almeno 10 lux, presso i punti di connessione delle manichette e lungo l'intero percorso delle manichette stesse.
15. La nave sotto rifornimento dovrà tenere alzata a riva la bandiera "B" (bravo) del C.I.S., di notte dovrà essere alzata a riva una luce rossa.
16. Tutti gli scarichi dei "fuochi" di bordo (gas di scarico dei motori, cucina, etc.) devono essere muniti di rete parascintille.
17. Tra l'autobotte ovvero il distributore mobile e la nave dovrà essere stabilita l'equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa.
18. A bordo della nave, ed in banchina limitatamente alla zona interessata dal rifornimento entro un raggio di 100 metri, per tutta la durata dell'operazione, non devono essere effettuati lavori con uso di fiamma di qualsiasi natura o che generino comunque scintille o produzione di calore.
19. Per tutta la durata dell'operazione di rifornimento intorno alla nave ed all'autobotte, ovvero distributore mobile, per un raggio di 20 metri non devono essere presenti altri unità navali o persone estranee all'operazione; detta zona deve essere opportunamente transennata e segnalata con un cartello indicante: "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE".
20. Nei pressi delle tubazioni impiegate per il rifornimento devono essere collocati a cura della Ditta incaricata del rifornimento, almeno n°2 (due) estintori a polvere di capacità estinguente 233 B-C ed un contenitore di sabbia di capacità adeguata con attrezzi per lo spandimento della sabbia stessa.
21. Il Servizio di Vigilanza Antincendio da impiegare a terra, in prossimità dell'autobotte o del distributore mobile, dovrà essere svolto con un minimo di n°2 persone addette, (Vigili del Fuoco o Guardie ai Fuochi); per operazioni di particolare complessità o pericolosità, potranno essere adottati diversi criteri di composizione della squadra, sentita la Commissione locale ex art.48 del Regolamento per la navigazione marittima.
22. Qualora il servizio di vigilanza antincendio venga espletato dal Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, dovrà essere reso ai sensi del D.M. (Ministero degli Interni) n° 261 del 22 febbraio 1996, inoltre, la squadra deve essere dotata di un automezzo antincendio e l'istanza formale deve

essere inoltrata al locale Comando provinciale dei Vigili del fuoco con almeno due giorni di anticipo rispetto alla data in cui il servizio dovrà essere espletato. In caso di mancata disponibilità, il Comando di bordo dovrà comunicare alla Capitaneria di Porto di Genova, entro le successive 24 ore, l'avvenuta prenotazione del servizio integrativo antincendio da parte delle Guardie ai fuochi. Nel caso in cui il servizio venga espletato dalle Guardie ai fuochi autorizzate (vedasi punto 8 del precedente art.74), la squadra, quando il rifornimento è effettuato su banchine prive di impianto antincendio, deve essere dotata di motopompa antincendio, fornita di manichette di idonea lunghezza, con boccalini "a pioggia" e dotata di attrezzatura e del materiale necessario per l'erogazione della schiuma.

23. Le operazioni di rifornimento devono avvenire sotto il diretto controllo di un Ufficiale della nave da rifornire appositamente designato (o dal comandante se trattasi di unità da diporto), per la puntuale applicazione delle disposizioni contenute nel presente regolamento.

24. Il conducente dell'autobotte deve rimanere sempre presente sul posto per tutta la durata dell'operazione, pronto ad attuare immediatamente tutti i provvedimenti che si rendessero necessari in caso d'emergenza.

25. Le tubazioni di carico devono essere in ottimo stato e di caratteristiche conformi ai requisiti di cui all' articolo 68.

26. L'autobotte deve essere munita di:

- reti parascintille ai collettori di scarico del motore, dotata di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche;
- pompa per il travaso del prodotto di tipo idoneo e antideflagrante;
- n°2 estintori a polvere di capacità estinguente 233 B-C.

27. Durante il rifornimento la nave dovrà sospendere le operazioni commerciali salvo le eventuali deroghe in merito che potranno essere concesse a condizione che non pregiudichino le operazioni di rifornimento. Non sono consentite deroghe per il rifornimento di navi traghetto / ro-ro con autobotte introdotta direttamente nel locale garage chiuso di bordo o con distributori mobili.

Disposizioni particolari per il rifornimento di olio lubrificante a mezzo di autobotte o distributori mobili

Articolo 78. Generalità e modalità di svolgimento del servizio

Chiunque intenda effettuare il rifornimento di olio lubrificante deve informare la Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto con le stesse modalità del precedente art. 69, circa:

- l'indicazione del vettore, dell'autista e della targa del mezzo utilizzato;
- la denominazione sociale dell'impresa rifornitrice e gli estremi dell'autorizzazione ad operare in porto, rilasciata dall'Autorità Portuale;
- il nominativo e la nazionalità della nave da rifornire;
- la banchina presso la quale è ormeggiata;
- la data e l'orario presunto dell'inizio operazioni;
- la data di collaudo delle manichette ed il periodo di validità dello stesso;

- il nominativo del personale facente parte del presidio antinquinamento e le dotazioni presenti in loco.

La Capitaneria di Porto potrà imporre prescrizioni ulteriori a quelle di seguito indicate, in relazione alle esigenze specifiche:

- a) - la sosta in banchina dell'autobotte non dovrà intralciare le operazioni commerciali delle navi operanti in zona;
- b) - essere costruite in conformità alle norme STANDARD ISO vigenti
- c) - le operazioni di rifornimento dovranno essere interrotte qualora si verificassero inconvenienti tali da costituire pericolo per l'incolumità delle persone e della sicurezza portuale,
- d) - divieto di operare sottobordo con più di un'autobotte per volta;
- e) - il responsabile dell'autobotte non deve mai allontanarsi dalla stessa, tenendo particolarmente in vista gli eventuali punti di collegamento dei vari tratti delle manichette;
- f) - Qualora dovesse verificarsi uno sversamento di olio lubrificante a bordo o in banchina, l'operazione deve essere immediatamente sospesa e non dovrà essere ripresa senza nuovo ordine dell'Autorità Marittima, che dovrà essere tempestivamente avvertita dal responsabile dell'autobotte o dal comando di bordo per la valutazione delle circostanze e l'adozione delle opportune misure.

Al verificarsi di un inquinamento, ferma restando la responsabilità di chi lo ha causato, il comando di bordo ed il responsabile dell'autobotte devono adoperarsi in concerto, con i propri mezzi, per la bonifica degli specchi acquei e delle banchine inquinate.

Sono a carico dei responsabili le spese occorrenti per contenere ed abbattere l'inquinamento.

Articolo 79. Disposizioni particolari per le operazioni di Bunkeraggio al Porto Petroli di Multedo.

Per quanto riguarda le operazioni di Bunkeraggio da effettuarsi nel Porto Petroli di Multedo si applicano le disposizioni di cui all'articolo 9 (allegato 4) del Regolamento di Sicurezza del Porto Petroli approvato con Ordinanza 21/2015 in data 10.02.2015.

Conferimento di acque di sentina, di acque di lavaggio di residui del carico da navi cisterna

Articolo 80 Ritiro rifiuti prodotti a bordo delle navi che scalano il porto di Genova. (rinvio)

Il trattamento, conferimento e ritiro dei rifiuti prodotti a bordo delle navi che scalano il Porto di Genova è disciplinato dal Decreto Legislativo 8 novembre 2021 N° 197 con le modalità attuative contenute nel Piano di Gestione dei rifiuti approvato dall'ADSP con Decreto 616 in data 10.04.2018.

Articolo 81. disposizioni particolari per navi cisterna

Le navi cisterna, ormeggiate, ai sensi ed in parziale deroga dell'articolo 43 del presente regolamento, nel porto commerciale di Genova (esclusa la darsena di Porto Petroli) presso banchine in concessione a depositi costieri, al fine del conferimento di acque di sentina (bilge e/o sludge), di acque di lavaggio e pre-lavaggio delle cisterne del carico e di residui del carico, nel caso trasportino o abbiano trasportato durante il viaggio precedente prodotti infiammabili di cui al punto 10.1.6 del codice IBC , dovranno presentare, prima di poter procedere alle predette

operazioni di conferimento, specifica documentata istanza alla Capitaneria di Porto – Sezione Tecnica, corredata da certificato rilasciato dal Consulente Chimico di porto, attestante che le casse/cisterne, ove sono contenuti i residui da conferire, sono libere da gas/vapori infiammabili..

L'Autorità Marittima rilascia autorizzazione all'espletamento delle predette operazioni a seguito di verifica della completezza della documentazione sopraindicata, riservandosi la possibilità di prevedere specifiche prescrizioni a fini di sicurezza portuale sentito il consulente chimico di porto per le navi cisterna ormeggiate in deroga all'art. 43

Articolo 82. Disposizioni relative al rifornimento alle navi alimentate con GNL

Nelle more dell'emanazione, per le unità sopra indicate, di una normativa di dettaglio relativa alle modalità di effettuazione delle operazioni attività tecnico nautiche e delle operazioni commerciali nel porto di Genova, le operazioni di bunkeraggio potranno previa formale richiesta, corredata da una relazione tecnica che contenga gli elementi informativi individuati dalla "Guida Tecnica per l'individuazione delle misure di safety per il rifornimento in porto delle navi a GNL", di cui alla Circolare DCPREV 11475 del 23/07/2021 del Ministero dell'Interno, da presentare alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, che potrà autorizzare previo parere del Comando provinciale dei Vigili del Fuoco e nulla osta dell'ADSP e del terminalista ove la nave è ormeggiata.

Eventuali operazioni simultanee della nave (SIMOPS) potranno essere svolte previa comunicazione alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, nel rispetto delle prescrizioni del paragrafo 9 della predetta Guida Tecnica.

CAPO IV Lavori a bordo

Lavori con uso di fiamma

Articolo 83. Generalità

L'esecuzione di lavori che comportino l'uso di fiamma deve avvenire nel rispetto delle procedure e secondo le modalità del Decreto Legislativo n.272/99 ed in concreta osservanza della normativa antinfortunistica, di igiene del lavoro e di prevenzione incendi vigente in materia.

L'uso delle miscele ossiacetileniche, della fiamma ossidrica, della saldatura elettrica o comunque di fonti termiche a bordo delle navi e dei galleggianti ormeggiati nel porto di Genova è subordinato al preventivo nulla-osta della Capitaneria di Porto di Genova secondo la procedura stabilita dalle norme contenute nel presente Regolamento, che hanno lo scopo di integrare e facilitare l'applicazione delle disposizioni contenute nel citato Decreto Legislativo n°272/99 del 27 luglio 1999 "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998 n. 485".

Articolo 84. Definizione dei lavori che comportano l'impiego di fonti termiche a bordo delle navi

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

TIPO A: LAVORI IN AMBIENTI ESTERNI (A 1) E INTERNI (A 2) interessanti:

- A 1: le sovrastrutture di coperta quali scalette per l'accesso ai ponti, salpa ancore, alberatura, strutture di supporto alle lance di salvataggio, passacavi, sostituzione degli zinchi a scafo.
- A 2: le sistemazioni interne di locali alloggi e di vita nei quali non siano presenti sostanze potenzialmente pericolose: cabine, mense, sale da pranzo, da ristoro, "car decks" e altre strutture sporgenti di garages e di stive aperte, vuote e pulite.

TIPO B: LAVORI IN AMBIENTI INTERNI interessanti:

- B 1: locali apparato motore, timoneria, caldaie e apparati vari, altri locali interni diversi da quelli elencati in A2, C1 e C2.
- B 2: locali pompe.

TIPO C: LAVORI IN AMBIENTI INTERNI, ANGUSTI E/O PERICOLOSI

- C1: gavoni, doppi fondi, intercapedini, casse di zavorra.
- C2: cisterne del carico, altri locali chiusi, angusti e /o pericolosi ai quali sono applicabili le disposizioni degli artt. 48 e 49 del Decreto Leg.vo n°272/99.

Articolo 85. Procedura per il rilascio del nulla – osta all'uso di fiamma per i lavori di tipo A)

Il rilascio del nulla – osta è subordinato all'adempimento della procedura di cui al successivo art.86 con le seguenti eccezioni:

- 1) non deve essere richiesto il preventivo parere del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco
- 2) Non è richiesta la presentazione dei piani antincendio, della planimetria della nave e della lista equipaggio (punti 3, 5 e 6 del successivo art.84).

La procedura di cui al presente paragrafo non è applicabile quando l'uso di fiamma riguardi lavori di tipo A1 e A2 da eseguire su strutture tra quelle descritte e specificate all'art. 82 comma 2 che siano in contatto con locali o spazi chiusi della nave, o con locali e spazi che possono presentare rischi di incendio o di esplosione per la presenza di materiali di coibentazione o altre sostanze combustibili (residui oleosi, stracci, pareti in legno ecc.) o infiammabili, né quando a bordo delle navi si trovino merci pericolose.

Articolo 86. Procedure per il rilascio del "nulla osta" all'uso della fiamma a bordo per l'esecuzione di lavori tipo B) e C).

- a) Il titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione e trasformazione navale ovvero
- b) il comandante della nave ovvero
- c) un loro rappresentante all'uopo delegato

deve presentare apposita domanda in bollo, in duplice copia, alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, redatta in modo conforme al facsimile allegato 12.

Ad essa deve essere allegato:

1.a lettera dell'agenzia raccomandataria della nave, per conto dell'armatore, con la quale vengono affidati i lavori ad una impresa di riparazione, trasformazione o manutenzione navale fra quelle autorizzate dall'Autorità Portuale ad operare nel porto di Genova;

1.b ovvero dichiarazione del Comandante che i lavori vengono eseguiti dal personale facente parte dell'equipaggio della nave

2. lettera dell'officina con la quale si conferma l'assunzione dei lavori (caso 1a)

3. copia o scansione dei piani antincendio della nave corredata dalla dichiarazione del comandante dell'unità circa:

- la presenza di un servizio di ronda, sia diurno che notturno, pronto ad intervenire in caso di necessità durante l'effettuazione dei lavori;
- efficienza dei mezzi antincendio presenti a bordo;

4. certificato di "non pericolosità" rilasciato dal consulente chimico del porto;

5. planimetria della nave o di parte di questa, ove devono essere indicate le posizioni dei previsti lavori, nonché le vie di sfuggita;

6. lista equipaggio;

La domanda, una volta annotata nell'apposito registro istituito presso la Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, viene contestualmente inviata, anche telematicamente, all'A.S.L. n.3 di Genova.

Una copia della domanda rimane agli atti presso l'Autorità Marittima, l'altra è consegnata all'interessato che la produrrà al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, al fine di ottenere il parere conforme con le prescrizioni del caso.

La Capitaneria di Porto, dopo aver preso atto dell'esito positivo di tale parere ed aver imposto le proprie prescrizioni sul certificato di "non pericolosità", rilascerà, numerandolo, il nulla osta all'uso di fiamma e invierà copia del medesimo all'A.S.L.

Articolo 87. Esecuzione di lavori con uso di fiamma durante diverse soste della nave in porto.

Le navi che nel corso del periodo di validità del "certificato di non pericolosità" scalino più volte il porto di Genova e che avessero necessità di completare o eseguire i lavori nel corso di più soste successive, non iniziati o portati a termine durante lo scalo precedente, prima di continuare/iniziare i lavori suddetti dovranno munirsi di un nuovo certificato di non pericolosità rilasciato dal Chimico del porto, attestante il mantenimento a bordo delle condizioni riscontrate in occasione degli accertamenti effettuati per il rilascio del certificato iniziale. Il/i certificato/i successivo/i dovrà essere esibito alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto unitamente all'Autorizzazione già rilasciata per essere convalidata facendo riferimento al nuovo certificato.

Articolo 88. Proroga

Salvo il caso in cui l'Armatore, un suo legale rappresentante o il titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione o trasformazione navale, ovvero il Comandante della nave, intendano avvalersi di diversa officina per la prosecuzione dei lavori, nel qual caso si procede al rilascio di una nuova autorizzazione, la proroga all'esecuzione dei lavori con uso fiamma è concessa

dall'Autorità Marittima previa presentazione del certificato di "non pericolosità" rilasciato dal consulente chimico del porto, sul quale vengono indicate le prescrizioni del caso.

La proroga è comunicata in via telematica all'Azienda A.S.L. n.3 di Genova.

Articolo 89. Lavori con l'uso di fiamma a bordo di navi in rada - Divieti

Non possono essere autorizzati lavori che comportino l'uso di fonti termiche a bordo delle navi che sostano nella rada di Genova, salvo casi particolari di emergenza che saranno valutati di volta in volta dalla Capitaneria di porto. In caso positivo si applica la procedura di cui ai precedenti articoli 85 e 86, ferma restando la facoltà per la Capitaneria di dettare ulteriori prescrizioni rispetto a quelle normalmente imposte. Le navi alla fonda in rada che, a seguito dell'esecuzione dei lavori autorizzati non possono usare le macchine e/o gli organi di governo, dovranno essere assistite da un rimorchiatore di potenza adeguata per tutto il tempo di indisponibilità dei motori di propulsione principali e/o degli organi di governo.

Articolo 90. Presidi antincendio e dispositivi di protezione individuale per le guardie ai fuochi

Durante la sorveglianza ai lavori con uso di fonti termiche, svolto secondo le disposizioni contenute nel vigente "Regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel porto di Genova", ferme restando le eventuali disposizioni che verranno impartite per ogni singolo lavoro o in occasione di ispezioni, ciascuna guardia ai fuochi deve essere dotata di:

- tuta tipo ignifugo e/o completo tipo "nomex";
- stivali "da intervento";
- elmetto;
- guanti;
- cinturone (ove richiesto dalla precarietà del luogo di lavoro).

Lavori di tipo "A"

- almeno un estintore di tipo idoneo, omologato ed efficiente- in aggiunta alla dotazione nave (*)

Quando i lavori devono essere eseguiti all'interno delle stive e garages aperti, vuoti e puliti la dotazione della guardia ai fuochi deve essere quella prevista per i lavori di tipo B.

Lavori di tipo "B"

- autorespiratore a ciclo aperto, efficiente e pronto all'uso – in aggiunta alla dotazione nave (*)
- almeno un estintore di tipo idoneo, omologato ed efficiente – in aggiunta alla dotazione nave (*)
- per più punti di lavoro adiacenti, un estintore carrellato da 50 kg. ove trasportabile, o, in alternativa, due estintori(*)

- lampada autoalimentata di tipo stagno;
- manichetta antincendio dell'impianto fisso di bordo in pressione e pronta all'uso;

Quando i lavori di tipo "B" si svolgono contemporaneamente in più punti devono essere impiegate almeno due guardie ai fuochi

Lavori di tipo "C"

- autorespiratore a ciclo aperto, efficiente e pronto all'uso – in aggiunta alla dotazione nave (*)
- almeno due estintori di tipo idoneo, omologati ed efficienti – in aggiunta alla dotazione nave (*)
- lampada autoalimentata di tipo stagno;
- manichetta antincendio dell'impianto fisso di bordo in pressione e pronta all'uso.

Durante l'esecuzione dei lavori di tipo "C" dovranno essere impiegate almeno due guardie ai fuochi in posizione strategica.

Nel caso in cui la sorveglianza antincendio venga svolta dall'equipaggio della nave, il personale deve essere dotato di tutte le attrezzature e i dispositivi di protezione individuali del presente articolo, ad eccezione delle apparecchiature contrassegnate (*) che possono essere quelle in dotazione alla nave, a condizione che siano efficienti e pronte all'uso.

Prima dell'inizio dei lavori il personale della guardia ai fuochi dovrà accertarsi:

- della presenza dei presidi antincendio di bordo posti nelle vicinanze dell'area interessata dai lavori con fiamma;
- della funzionalità dei suddetti impianti;
- dell'esistenza e della completa fruibilità di idonee vie di fuga dalla zona interessata ai lavori e fino a spazi sicuri all'esterno; le aperture di sfuggita devono essere, di norma, almeno due per ogni locale ove è prevista la lavorazione;
- che nei luoghi contigui non vengano effettuati lavori pericolosi e/o incompatibili o non autorizzati.
- della presenza di "gas tecnici" in misura strettamente necessaria alle lavorazioni in corso;
- che sia stato installato un idoneo sistema di illuminazione di sicurezza, sia nella zona delle lavorazioni che nelle vie di fuga, eventualmente realizzato a mezzo di lampade autoalimentate;
- che sia assicurato l'ordine e la pulizia nella zona interessata ai lavori.

Durante i lavori il personale della guardia ai fuochi dovrà:

- mantenersi ad adeguata distanza dal personale impegnato nei lavori in modo da poter intervenire tempestivamente in caso di incidente. La posizione dovrà comunque essere tale da

avvertire il segnale di allarme degli apparecchi di controllo manuale, utilizzati in ambienti a ventilazione impedita ai sensi della legge vigente;

- segnalare alla “persona esperta” responsabile dell’operazione, nominata ai sensi dell’art. 46, 2° comma –lettera c del Decreto Leg.vo 272/99, l’eventuale inadeguatezza dei “dispositivi di protezione individuale” degli operai impegnati nei lavori;
- accertarsi che le vie di fuga restino sempre libere da ostacoli;
- accertarsi che sia assicurata una idonea e adeguata ventilazione dei locali, in aggiunta alle aspirazioni localizzate
- in caso di palesi inadempienze darne tempestiva comunicazione alla “persona esperta” di cui sopra, bloccare i lavori ed informare la Capitaneria di Porto.

LAVORI A BORDO SENZA USO DI FIAMMA

Articolo 91. Procedure per il rilascio dell’autorizzazione

Tutti coloro che hanno necessità di effettuare lavori a bordo delle navi ormeggiate nel porto o in rada senza l’utilizzo di miscele ossiacetileniche, fiamme ossidriche o saldatura elettrica, escluse quelle ormeggiate nell’area delle riparazioni navali compresi i bacini di carenaggio, devono richiedere preventivamente ed ottenere specifica autorizzazione dalla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, presentando domanda in bollo in duplice copia, dalla quale risulti:

1. il nominativo della nave;
2. il tipo di lavori che si intende effettuare ed i locali interessati;
3. l’incidenza che avranno sull’operatività della nave e la durata degli stessi;
4. la dichiarazione del datore di lavoro di essere a conoscenza delle disposizioni del decreto legislativo 27 luglio 1999, n.272 - in particolare del capo II titolo II– e che esse verranno fatte rispettare;
5. la dichiarazione dell’impresa che gestisce il terminal di essere a conoscenza dell’effettuazione di tali lavori e che da parte propria nulla osta alla realizzazione degli stessi.

Qualora tale attività venga svolta da un’officina autorizzata ad operare in porto, oltre alle precedenti indicazioni, dovrà essere chiaramente specificato:

- il responsabile tecnico dei lavori a bordo;
- la sua reperibilità telefonica;

La Capitaneria di Porto invia all’Azienda U.S.L. n.3 di Genova copia dell’autorizzazione rilasciata, al fine di consentire la vigilanza dell’organo competente.

Sono escluse dalla necessità di autorizzazione le attività di ordinaria manutenzione che non pregiudichino l’operatività immediata della nave e del terminal.

Articolo 92. Interventi di manutenzione di impianti i cui componenti contengano amianto

Qualora gli interventi di manutenzione o rimozione di impianti - i cui componenti contengano amianto - presenti a bordo di navi o unità equiparate, vengano effettuati in cantiere, in porto ovvero in rada, si applicherà integralmente il decreto 20 agosto 1999 emanato dal Ministero della Sanità.

CAPO V Attività ausiliarie

Servizio integrativo antincendio

Articolo 93. Sicurezza antincendio a bordo

Durante tutta la permanenza in porto, nella rada e/o alla fonda le navi sono tenute a mantenere in efficienza ed in stato di pronto funzionamento gli impianti ed i servizi di bordo, per la segnalazione ed estinzione degli incendi e a segnalare tempestivamente ogni avaria o malfunzionamento al fine di permettere all'Autorità Marittima l'adozione di misure supplementari temporanee.

Articolo 94 Incendio a bordo di navi

In caso di incendio a bordo, il comandante della nave o il personale di guardia deve darne immediato avviso ai Vigili del Fuoco e alla Capitaneria di Porto, iniziando immediatamente le operazioni di spegnimento e di isolamento, con i mezzi antincendio di bordo. I comandi di bordo devono attenersi alle disposizioni impartite dalla Capitaneria di Porto per tutto quanto si riferisce alla sicurezza del porto e delle altre navi ivi ormeggiate o ancorate. La predetta Autorità Marittima ha la facoltà di disporre l'invio a bordo di personale e/o materiali del Servizio Integrativo Antincendio secondo le indicazioni contenute nella monografia antincendio del Porto.

Articolo 95 Disciplina del servizio integrativo antincendio

Si applicano, per quanto riguarda il servizio integrativo antincendio sia a bordo che a terra, le norme contenute nell'ordinanza n° 61/2001 in data 31.03.2001 della Capitaneria di Porto di Genova (come modificata dall'Ordinanza n.266/2001 in data 20.09.2001), annesso al presente Regolamento del quale ne fa parte integrante (annesso 5). Rimangono ferme le competenze e le responsabilità attribuite dalla vigente normativa al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, in materia di organizzazione del servizio antincendio nei porti e, in particolare, dalla Legge 13.5.1940 n° 690 e successive modificazioni e integrazioni.

Articolo 96 Disciplina dell'attività del Chimico del porto

Per quanto concerne la disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto, si applicano integralmente le disposizioni emanate dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto rispettivamente con circolare prot. n. DEM 3/SP 1160 in data 10 dicembre 1999 come modificata dal Decreto Direttoriale 234 del 01/12/2017 e con dispaccio n. 2668P.E. in data 09 settembre 2009 che, integralmente richiamati, costituiscono parte integrante del presente Regolamento (Annexi 6 e 7).

L'Autorità Portuale di Genova, prima di determinare il numero degli iscritti nel registro istituito ai sensi dell'articolo 68 del codice della navigazione, dovrà valutare il parere reso dalla Capitaneria di Porto, dal comitato utenti del porto e dall'Associazione Nazionale consulenti chimici di porto. La medesima procedura dovrà essere istruita qualora si intenda ampliare o diminuire l'organico dei consulenti chimici del porto, in relazione alle modificate esigenze operative dello scalo determinabili dalla tipologia e dalla quantità di traffico ovvero dall'aumento/calò dell'attività cantieristica.

L'Autorità Portuale di Genova comunica alla Capitaneria di Porto l'elenco degli iscritti e i relativi aggiornamenti.

Articolo 97. Avvisatore marittimo (finalità e compiti)

L'Avvisatore Marittimo opera in regime di diritto privato svolgendo un'attività di impresa commerciale retribuita dagli utenti dei servizi prestati. L'attività ha natura di raccolta, elaborazione e certificazione di informazioni e non rientra né tra i servizi di interesse generale di cui all'art. 6 della legge n. 84/94, né tra quelli di polizia e sicurezza di cui al successivo art. 14, comma 1, né tra i servizi tecnico-nautici di cui all'art. 14, comma 1 bis, della stessa legge. L'attività di Avvisatore Marittimo è espletata in maniera imparziale, non in regime di monopolio e/o esclusività. Essa è rivolta come prestazione facoltativa a favore di soggetti privati (agenzie marittime, spedizionieri, provveditorie) e soggetti pubblici (organi di polizia, autorità varie).

Il succitato servizio, svolto in forza di rapporti di natura contrattuale tra l'Avvisatore marittimo e gli operatori interessati è finalizzato:

- a. alla registrazione dei dati rilevanti di natura commerciale non operativa a richiesta degli operatori interessati;
- b. all'acquisizione di notizie ed informazioni tecniche dirette a migliorare la prontezza commerciale dei vettori marittimi, garantendo un raccordo funzionale con tutti i soggetti che, a vario titolo, sono interessati, sia per finalità commerciali che per altri aspetti ad esse connesse.

Le attività di acquisizione, trattamento e fornitura di dati di cui al precedente punto 2 non devono essere finalizzate alla sorveglianza marittima, alla sicurezza della navigazione (intesa come la sicurezza delle navi) nei porti, nelle rade e in generale nelle acque territoriali. Tali informazioni, di natura esclusivamente commerciale, devono essere rese disponibili all'Autorità Marittima e agli altri Enti Istituzionali per le loro funzioni istituzionali qualora richiesto.

5. La Società esercente il servizio di Avvisatore Marittimo deve essere del tutto indipendente dagli utenti del porto; non può partecipare o essere partecipata in alcuna misura a/dà società o soggetti esercenti attività quali agenzie marittime, spedizionieri, società terminaliste o imprese portuali.

Articolo 98. (Norme di comportamento generale)

La stazione dell'Avvisatore Marittimo, effettua ascolto radio continuo sulla frequenza di chiamata e soccorso 156.8 Mhz (canale 16 VHF) - ove possibile, sulla frequenza 156.526 Mhz (Canale 70 – DSC) - e sulla frequenza 156.675 Mhz (canale 73 VHF).

Il nominativo di chiamata radio dell'Avvisatore marittimo di Genova è "GENOVA PORT INFORMER" o "AVVISATORE MARITTIMO DI GENOVA".

L'Avvisatore Marittimo, al fine di non interferire con le comunicazioni ed attività di bordo che si effettuano nelle fasi di approccio/partenza dal porto (imbarco/sbarco pilota, ormeggio/disormeggio) non dovrà contattare la nave quando questa è nell'area VTS di Genova, durante la manovra e/o in navigazione, prima che la stessa abbia completato le operazioni di ormeggio.

Acquisirà il momento di entrata in area VTS e l'avvenuto ormeggio/disormeggio attraverso l'ascolto radio, acquisendo i dati attraverso il sistema PMIS e, se del caso, contattando il Centro VTS Genova

Articolo 99. (Attività dell'Avvisatore Marittimo):

L'Avvisatore Marittimo

- a) riceve le comunicazioni (al fine del loro riconoscimento) dalle navi in arrivo e ne annota l'ora, così come per eventuali movimenti e partenze;
- b) all'apertura del contatto radio, si rivolge alle navi con la sigla: "Avvisatore Marittimo Genova" o in caso di navi straniere "Genoa port Information";
- c) Fornisce pubblica informazione circa la previsione di arrivo e partenza delle navi, l'effettiva ora di arrivo, partenza e movimento delle stesse in porto;
- d) Informa senza indugio l'Autorità Marittima su eventuali situazioni di pericolo/soccorso/emergenza in mare o in porto di cui abbia avuto cognizione diretta o indiretta o di cui abbia comunque avuto notizia;
- e) in caso di emergenza reale o per esercitazione, è a disposizione dell'Autorità Marittima;
- f) mette a disposizione le proprie risorse radioelettriche per contattare le navi presenti in porto, in rada o in transizione nelle acque di giurisdizione e per l'eventuale diffusione di comunicazioni;
- g) interessa, per eventuali comunicazioni di carattere commerciale o strettamente privato, la competente Stazione Radio Costiera;
- h) a richiesta delle navi interessate, può fornire le seguenti notizie:
 - informazioni su disposizioni e provvedimenti emanati dall'Autorità Marittima e/o dall'Autorità Portuale in relazione alla disciplina delle attività nel porto;
 - condimeteo locali;
 - informazioni sulle Agenzie Marittime e sul carico.
- i) a richiesta delle Agenzie Marittime Raccomandatarie, può fornire le seguenti notizie:
 - informazioni su disposizioni emanate dall'Autorità Marittima e/o dall'Autorità Portuale in relazione alla disciplina delle attività nel porto;
 - presenza delle navi rappresentate all'ormeggio od in rada,
 - condimeteo locali.

Durante le proprie comunicazioni radio, deve precisare sempre la fonte o l'origine di notizie/messaggi, ad eccezione di quelli di propria esclusiva competenza. È responsabile dell'erronea comunicazione di dati qualora questi siano difforni da quelli ufficiali in possesso della Capitaneria di porto o degli altri soggetti istituzionali deputati ad acquisirli e conservarli.

Articolo 100. (Divieti)

1. È fatto specifico divieto all'Avvisatore Marittimo, perché di esclusiva competenza della Capitaneria di Porto e/o della Corporazione Piloti:

- a Fornire notizie di carattere generale (tecnico-nautico) del porto (banchine arredi portuali ecc.) e dei fondali portuali;
- b Fornire notizie tecniche sulle navi in manovra;
- c Fornire notizie sui servizi tecnico nautici del porto di Genova (Piloti, Rimorchiatori e Ormeggiatori), diverse dalle modalità per contattare gli stessi, dalle modalità di effettuazione delle prestazioni, dalle tariffe;

- d Fornire previsioni di ormeggio;
- e assegnare il punto di fonda;
- f fornire notizie di qualsiasi genere inerenti navi militari nazionali o estere e navi abilitate a servizio dello Stato, a meno che tali notizie siano dirette esclusivamente alle Autorità Marittime o di Polizia;
- g Notizie afferenti alla "security", con eccezione del livello operativo del momento.

2. In ogni caso non dovranno essere fornite informazioni a beneficio di soggetti che non siano operatori portuali (agenzie, spedizionieri, ecc.) o fornitori (in questo caso dovrà accertare preventivamente l'interesse della nave e/o del Terminal a ricevere la fornitura) ovvero, a beneficio di soggetti non in possesso di titolo per riceverle (assenza di procura, assenza di comprovata necessità commerciale, ecc.).

3. Nel caso in cui una nave o un'Agenzia Marittima richiedessero una o più delle notizie elencate al punto 1, l'Avvisatore Marittimo dovrà invitare il richiedente a rivolgersi alla Capitaneria di Porto.

4. I divieti di cui al punto 1 non operano in attività di ritrasmissione per conto di altri soggetti originatori autorizzati dell'informazione. In questi casi l'Avvisatore marittimo è tenuto a premettere che la comunicazione viene effettuata "in nome e per conto di...".

5. La gestione delle informazioni da parte dell'Avvisatore Marittimo deve svolgersi nel pieno rispetto delle norme sul trattamento dei dati personali derivanti dalle vigenti normative in materia. Qualora riceva richieste da soggetti diversi da quelli indicati nel precedente punto 2.) (ivi compresi i privati cittadini) è obbligo dell'Avvisatore non fornire informazioni senza riceverne preventivamente motivazione e conseguente liberatoria dal titolare del dato richiesto.

Capo VI Servizi Portuali

Articolo 101. Pilotaggio

Il servizio di pilotaggio è obbligatorio nei casi e con le modalità stabilite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con apposito Decreto.

Il servizio è obbligatorio ai sensi del DM 30.12.92 come modificato ed integrato dai Decreti Direttoriali 22/05/2001 e 04/07/2003 .

Le modalità di svolgimento sono stabilite dal Regolamento approvato con Decreto Ministeriale in data 28/01/2019 nonché dall'Ordinanza 54/2017 per le navi aventi l'obbligo dell'impiego di due piloti a bordo (Annesso 8 e 9)

In base all'Ordinanza n. 319/2017 in data 10.11.2017 (annesso 10) la Corporazione dei piloti del porto effettua il monitoraggio tramite VHF dei movimenti in ambito portuale delle bettoline adibite al bunkeraggio (c.d. bunkerine)

Articolo 102. Rimorchio

Nel Porto di Genova, il servizio di rimorchio è facoltativo ed è disciplinato da apposito Regolamento, reso esecutivo con Ordinanza n. 35/2024 in data 14.03.2024 (annesso 11) .

Il comandante della nave valuta discrezionalmente e in piena autonomia la necessità o meno di richiedere la prestazione "normale di rimorchio" in ausilio alla manovra che sta per eseguire,

sentendo in proposito il parere del pilota di servizio dopo che questi sia salito a bordo, sulla base anche delle indicazioni fornite in sede di Commissione Accosti.

L'eventuale richiesta di fruire delle prestazioni di rimorchio dovrà essere resa nota alla società concessionaria del servizio per i necessari adempimenti:

1. entro cinque minuti dal momento dell'imbarco del pilota di servizio, per le navi in arrivo;
2. con un'ora di anticipo sull'ora di partenza, per le navi in uscita dal porto;

La richiesta di prestazione da parte di unità di stazza lorda superiore alle 3000 tonnellate successiva ai tempi sopra indicati, configura una prestazione "eccedente quella normale di rimorchio" e comporta il pagamento di un supplemento previsto nella vigente ordinanza tariffaria.

Le navi in arrivo nel Porto di Genova, che intendano avvalersi delle prestazioni di rimorchio, dovranno impiegare idonei heaving line (cavi pesanti) al fine di agevolare le operazioni di aggancio del cavo di rimorchio.

Articolo 103. Rimorchio dei galleggianti

Il rimorchio dei galleggianti è riservato ai rimorchiatori minori in possesso di idonea certificazione, in quanto operazione configurabile come "*rimorchio trasporto*". E' vietato alla Società esercente il servizio di rimorchio delle navi di assumere il rimorchio di galleggianti senza averne richiesto ed ottenuto preventiva autorizzazione dalla Capitaneria di Porto.

Il rimorchio di galleggianti da parte di unità navali a ciò abilitate è consentito nei limiti e nei modi stabiliti dalle rispettive licenze e certificati tecnici e di sicurezza, purché il galleggiante e il convoglio siano in grado di procedere ad una velocità non inferiore ai quattro nodi.

I rimorchiatori, nei limiti previsti dalle predette certificazioni, possono rimorchiare anche più di due galleggianti per volta e, comunque, fino ad un massimo di quattro a condizione che gli elementi rimorchiati siano disposti su doppia fila e con ormeggio alla corta e che il convoglio sia in grado di procedere ad una velocità non inferiore ai quattro nodi.

Articolo 104. Ormeggio

Nel Porto di Genova, il servizio di ormeggio è obbligatorio per le navi di Stazza lorda superiore a 500GT in base al Decreto Direttoriale del Ministero Infrastrutture e Trasporti in data 24/04/2018 .

Le operazioni di ormeggio e disormeggio delle navi nel porto di Genova devono essere svolte secondo le modalità contenute nel vigente "Regolamento per il servizio di ormeggio e disormeggio nel porto e nella rada di Genova" approvato con Ordinanza n.58/2019 in data 20/03/2019 (Annesso 12).

In presenza di situazioni particolari che possano essere pregiudizievoli per la sicurezza della navigazione, del porto o della pubblica incolumità come, ad esempio, l'imperversare di condizioni meteomarine particolarmente avverse, il ricorso alle prestazioni degli ormeggiatori può essere reso obbligatorio con provvedimento discrezionale dell'Autorità Marittima non solo per l'esecuzione delle manovre di ormeggio e disormeggio ma anche per il rinforzo degli ormeggi in situazioni difficili e/o pericolose. In caso di inadempimento la medesima Autorità Marittima provvederà d'ufficio a spese degli interessati

Le navi e i galleggianti all'ormeggio devono sempre avere rispettivamente a bordo e immediatamente impiegabile il personale indispensabile per eseguire qualsiasi manovra che

dovesse essere ordinata dalla Capitaneria di Porto. Per le navi in disarmo si applicano le disposizioni di cui all'art. 43 del presente regolamento

Articolo 105. Ormeaggio – Disposizioni particolari

Le navi ed i galleggianti devono ormeggiarsi ai punti di ormeggio predisposti (bitte, agli anelli e agli altri arredi portuali predisposti a tal fine; boe); il personale di bordo o di guardiania deve sorvegliare affinché i cavi di ormeggio rimangano tutti in tensione adeguata e, in caso di condimeteo avverse, deve adottare tutte le misure per non danneggiare le opere portuali e le navi presenti in banchina.

Ogni nave ormeggiata deve, se necessario, ricevere cavi, allentare gli ormeggi, cooperare al salpamento delle ancore delle navi vicine che fossero rimaste impigliate nella propria ed agevolare in ogni modo la manovra delle altre navi, anche rimuovendo i propri ormeggi.

Le chiatte e gli altri galleggianti che accostano le navi per operazioni di imbarco o sbarco devono ormeggiarsi di poppa e di prora su una sola fila lungo i bordi delle navi, se queste sono in andana, e dal lato foraneo, se queste sono accostate in banchina. In nessun caso devono ormeggiarsi sulle catene delle navi stesse. Nell'ormeggiarsi alle banchine devono essere pronti a muovere per consentire l'ormeaggio, il movimento o il disormeaggio delle navi. Nel caso in cui i suddetti mezzi nautici debbano imbarcare o sbarcare merci o altri materiali, le relative operazioni devono essere eseguite con la massima rapidità e in maniera da non ostacolare le operazioni di imbarco e sbarco delle navi attraccate alla stessa banchina.

Le spese conseguenti agli spostamenti d'ormeaggio restano a carico della nave che esegue o subisce la manovra in tutti i casi di accertata forza maggiore o stato di pericolo; in ogni altro caso sono addebitate alla nave nel cui interesse la manovra viene eseguita.

Articolo 106 Trasporto di persone con battelli (battellaggio)

Ferme restando le disposizioni di cui agli articoli 215-218 del regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione, il servizio di trasporto persone con battelli nell'ambito portuale è soggetto alle seguenti disposizioni:

- 1 Le tariffe massime praticate dalle Società esercenti il servizio o dal Gruppo Battellieri devono essere esposte a bordo delle imbarcazioni, in posizione ben visibile.
- 2 Le navi alla fonda in rada che non utilizzino i mezzi di bordo per il trasporto passeggeri o di componenti l'equipaggio dal bordo a terra e viceversa, devono servirsi dei mezzi espressamente autorizzati a svolgere tale servizio.
- 3 Ai conduttori delle unità diverse da quelle sopra citate (215/218 Reg. Cod Nav) (pesca, diporto, uso privato) è fatto esplicito divieto di esercitare il trasporto di persone e di cose.

Articolo 107. Palombari e sommozzatori in servizio locale

I palombari ed i sommozzatori autorizzati ad operare nel porto ivi comprese le darsene da diporto presenti nell'ambito geografico della circoscrizione portuale sono esclusivamente quelli iscritti negli appositi registri tenuti dalle Autorità Marittime.

E' proibito rampinare nel porto.

Occorrendo ripescare oggetti caduti in mare deve darsene preventivo avviso alla Capitaneria di Porto che disporrà per l'eventuale sorveglianza dell'operazione.

L'esplicazione di qualsiasi altra attività nell'ambito portuale, che comporti l'impiego di sommozzatori/palombari, è soggetta alla preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto e imprese autorizzate ad eseguire lavori subacquei nel porto di Genova devono redigere un piano, copia del quale andrà consegnato alla Capitaneria di Porto, dal quale risultino:

1. le attrezzature e gli apparecchi che intendono utilizzare nell'esercizio della propria attività, completo di certificati di collaudo in corso di validità;
2. le misure di sicurezza che verranno predisposte (presenza di personale qualificato coadiuvante gli operatori, caratteristiche dei materiali usati, procedure da seguire durante l'attività)
- 3 Nel caso in cui il servizio venga svolto con l'ausilio di imbarcazioni, dette imprese dovranno assicurare la presenza di personale dotato di idoneo titolo professionale
- 4 La pulizia subacquea delle carene delle navi deve essere preventivamente autorizzata dall'Autorità Marittima che, di volta in volta, determinerà le modalità di svolgimento e le prescrizioni da osservare.
- 5 Sono vietate le immersioni di palombari e sommozzatori nelle acque portuali circostanti unità militari - nazionali o estere- all'ormeggio in porto, a una distanza inferiore ai trecento metri dalle unità stesse. Chiunque debba operare in immersione a distanze inferiori a quella indicata dovrà ottenere la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto.
- 6 Le esercitazioni dei subacquei entro gli specchi acquei portuali debbono essere autorizzate di volta in volta dalla Capitaneria di porto.
- 7.L'inizio di qualsiasi operazione subacquea dovrà essere preventivamente comunicata e coordinata con la Corporazione piloti.

Capo VII Delle Comunicazioni in ambito portuale

Articolo 108. Canali /frequenze VHF/FM utilizzabili in ambito portuale

Ferma restando la possibilità per l'Autorità Marittima di utilizzare i canali Vhf ritenuti più idonei per le necessità di coordinamento di operazioni di ricerca e soccorso in mare o per altre attività istituzionali, nelle comunicazioni tra le navi ed i diversi soggetti operanti nell'ambito portuale, nonché tra le navi e tra i vari soggetti operanti all'interno del Porto di Genova dovranno essere utilizzate le frequenze secondo il piano sotto riportato:

a. Canali di chiamata per soccorso. L'ascolto continuo è garantito da Genova Radio; Sala Operativa Capitaneria di Porto/1°M.R.S.C.; Centro V.T.S. Genova/Genoa Traffic e TWR aeroporto "C.Colombo".

- Ch 16 (156.800 Mhz)
- Ch 70 (156.525 Mhz) – DSC

b. Canali per manovre d'ingresso e uscita dal porto:

- Ch 9 (156.450 Mhz) – canale di manovra per bacini di Voltri e Multedo con l'ausilio dei rimorchiatori;
- Ch 10 (156.000 Mhz) - canale di chiamata per pilotaggio, lavoro Piloti e manovra per i bacini di Voltri e Multedo senza l'ausilio dei rimorchiatori;
- Ch 12 (156.600 Mhz) - canale di chiamata per pilotaggio, lavoro Piloti e manovra per il Porto di Genova senza l'ausilio dei rimorchiatori;
- Ch 14 (156.700 Mhz) - canale di manovra per il Porto di Genova con l'ausilio dei rimorchiatori;
- Ch 71 (156.575Mhz) – canale secondario di manovra per il Porto di Genova con l'ausilio dei rimorchiatori;

c Canali in uso al Centro VTS Locale di Genova - nominativo di chiamata “ VTS

GENOVA o GENOA VTS”;

- Ch 11 (156.550 Mhz) – canale di lavoro
- Ch 15 (156.750 Mhz), Ch 18 (156.900 Mhz) e Ch 19 (159.950 Mhz) – canali secondari di lavoro del V.T.S.;

- Ch 73 (156.675Mhz) – canale di lavoro Autorità Marittima

d Canali in uso ai Servizi Portuali (rimorchiatori, ormeggiatori, barcaioli ed altri servizi portuali)

- Ch 6 (156.300 Mhz) – canale di chiamata e lavoro Bettoline per bunkeraggio;
- Ch 8 (156.400 Mhz) – canale di chiamata e lavoro per bordo-booster, consulenti chimici di porto e guardia ai fuochi (questi ultimi possono espletare ascolto anche sul canale 10 intervenendo esclusivamente in caso d'emergenza);
- Ch 13 (156.650 Mhz),
- Ch 72 (156.625 Mhz)
- Ch 77 (156.875 Mhz).

Titolo IV Disciplina della pesca e della balneazione nell'ambito del porto e della rada**Art. 109. Pesca professionale**

La pesca professionale è vietata nell'intero ambito portuale.

Per quanto riguarda la pesca professionale in rada si applicano le disposizioni di cui agli articoli 12 e 20 del presente regolamento.

In particolare la pesca professionale è vietata:

nelle corsie di accesso al porto;

nella zona 1 ad eccezione di quella effettuata da unità dotate di AIS (Automatic Identification System) e/o radio VHF/Fm, da mantenere acceso nel corso di tale attività;

nella zona 2, a causa della presenza di oleodotti sottomarini;

nella zona 3, per garantire il libero accesso al porto tramite la “Bocca di ponente”,

nella zona 4, per non intralciare le manovre delle navi in uscita dal porto.

nella zona 5, ad una distanza inferiore a 200 metri dai cavi telefonici, condotte sottomarine, dagli scarichi fognari e dagli oleodotti riportati sulle carte nautiche è vietato l'esercizio della pesca professionale con uso di reti a strascico;

nella “waiting area 1” di cui all'art. 14 e nelle “precautionary areas” di cui agli articoli 13, 15 e 16,

nella “waiting area 2” di cui all'art. 16 è consentita la pesca professionale effettuata con unità da pesca dotate di AIS (Automatic Identification System) e/o radio VHF/Fm, da mantenere acceso nel corso di tale attività.

E' invece consentita la pesca professionale nello specchio acqueo delimitato, a Nord, dalla diga foranea del canale di calma aeroportuale e, a Sud, dai limiti settentrionali dalla zona di ancoraggio “BRAVO” e dalla “Zona 2”.

Art. 110. Pesca dilettantistica/sportiva e subacquea

La pesca subacquea, è vietata nell'intero ambito portuale.

Nell'ambito della rada si applicano le disposizioni di cui agli articoli 12 e 20 del presente regolamento.

In particolare la pesca subacquea è vietata: nella zona 1, nella zona 2, nella zona 3, nella zona 4, nella zona 5.

La pesca sportiva, è vietata nell'intero ambito portuale ad eccezione dell'area VP6 di cui al vigente Piano Regolatore Portuale del Porto di Genova, secondo quanto disciplinato dal Comune di Genova.

Nell'ambito della rada si applicano le disposizioni di cui agli articoli 12 e 20 del presente regolamento.

In particolare la pesca dilettantistica/sportiva è consentita

nella Zone 1, 2, 3 e 4 unicamente se eseguita con le tecniche "traina, bolentino, drifting" ;

nella Zone 5

nello specchio acqueo antistante la diga foranea di Prà, lato esterno del tratto a Levante compreso tra la scogliera frangiflutti e il fanale rosso (spigolo Sud) fino ad una distanza di 50 metri dalla diga.

La pesca dilettantistica/sportiva è invece vietata nelle corsie di accesso al porto, nelle "waiting area 1 e 3 di cui agli articoli 13,15 e 16 e nelle "precautionary areas" di cui agli articoli 13, 15 e 16,

Articolo 111. Gare sportive di pesca

Per l'effettuazione di gare sportive di pesca organizzate da sodalizi nazionali e locali, è necessaria la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto, che provvederà ad imporre, caso per caso, le opportune prescrizioni, sentendo, qualora lo ritenga opportuno, la corporazione dei piloti del porto.

A tal fine deve essere presentata istanza in bollo alla Sezione Operativa almeno 15 (quindici) giorni prima della manifestazione stessa

Articolo. 112 Riprese fotografiche e/o cinematografiche

Fatte salve le norme in materia di accesso al porto delle persone e dei veicoli, in tutto l'ambito portuale è vietato effettuare riprese fotografiche e cinematografiche di carattere professionale senza preventiva comunicazione all'Autorità Marittima contenente:

1. l'indicazione del luogo ove intende realizzare il servizio;
2. il giorno/i e le ore di prevista esecuzione;
3. l'indicazione nominativa della persona/e che dovrà essere autorizzata (eventualmente il solo responsabile della troupe);
4. il tipo di apparecchiature che verranno utilizzate.
5. In caso di sorvolo del Porto e degli specchi acquee portuali con droni è fatta salva la disciplina aeronautica vigente e le eventuali prerogative in capo ad altri Enti/Autorità (ENAC).

E' comunque vietato il sorvolo in carenza di comunicazione da effettuarsi alla sezione Tecnica e alla Sezione Operativa della Capitaneria di Porto di Genova, corredata di autorizzazione/nulla osta rilasciato dalla competente autorità per il volo (ENAC).

Articolo 113. Balneazione

E' proibito effettuare bagni di mare in tutti gli specchi acquee portuali, fatte salve le zone ove la balneazione sia espressamente consentita dalle specifiche ordinanze pubblicate sul sito istituzionale della Capitaneria di Porto di Genova.

Elenco Annessi:

1. Ordinanza n. 79/2023 in data 03.05.2023 (rife.: Art.10)
2. Ordinanza n.104/2021 in data 31.05.2021 (rife.: Art.39)
3. Ordinanza n.263/2015 in data 05.08.2015 (rife.: Art.61)
4. Art. 9, Ordinanza n.21/2015 in data 10.02.2015 (Rife.: Art. 79)
5. Ordinanze n. 61/2001 in data 31.03.2001 e Ordinanza n. 266/2001 in data 20.09.2001 (Rife.: Art. 95)
6. Circolare n. DEM 3/SP1160 in data 10.12.1999 (Rife.: Art. 96)
7. dispaccio n.2668P.E. in data 09 settembre 2009 (Rife.: Art. 96)
8. Regolamento locale per il servizio di pilotaggio nel porto di Genova (Rife.: Art.101)
9. Ordinanza n. 54/2017 in data 16.03.2017 (Rife.: Art. 101)
10. Ordinanza n. 319/2017 in data 10.11.2017 (Rife.: Art.101)
11. Regolamento servizio di rimorchio (Rife.: Art. 102)
12. Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Genova (Rife.: Art.104)

Elenco Allegati:

1. Carta riassuntiva delle zone e dei punti di fonda, dei canali di accesso e delle zone regolamentate (Rife.: Art.6)
2. Dichiarazione del Comandante per movimenti in rada (Rife.: Art 10)
3. Report Piloti per le manovre negli accosti di Genova Multedo (Rife.: Art.30)
4. Carta riassuntiva dell' "Area di interferenza" e dei "punti T1 e T2 " (Rife.: Art 32 e Art. 30)
5. "Cartolina d'accosto" (Rife.: Art 36)
6. Comunicazione programma operativo del terminalista (art 37)
7. Comunicazione integrativa per navi ai lavori di riparazione (agenzia marittima) (Rife.: Art 40)
8. Comunicazione integrativa navi ai lavori di riparazione (officina) (Rife.: Art 40)
9. Comunicazione integrativa per navi cisterna che ormeggiano nel porto di Genova per compiere operazioni commerciali (escluso il porto petroli di multedo) (Rife.: Art. 45)
10. Cartografia della navigazione in ambito portuale delle unità da diporto - zona compresa tra l'imboccatura di levante e il bacino di Sampierdarena - (Rife.: Art. 56)
11. Cartografia della navigazione in ambito portuale delle unità da diporto - dirette o provenienti dal porticciolo turistico di Sestri Ponente - (Rife.: Art. 56)
12. Modello istanza per rilascio nulla-osta all'uso della fiamma a bordo per l'esecuzione di lavori tipo B) e C) (Rife.: Art. 86)



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO - GUARDIA COSTIERA — GENOVA

**SISTEMA PMIS
(PORT MANAGEMENT INFORMATION SYSTEM)**

ORDINANZA N° ____/2023

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Genova:

VISTA la propria Ordinanza n. 358/2013 del 02/12/2013;

VISTA la legge n°135/1977 recante “Disciplina della professione di raccomandatario marittimo”;

VISTA la legge n°84/94 relativa al “Riordino della legislazione in materia portuale” e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO l’art. 14 bis del D. Lgs. n°196/2005 il quale prevede espressamente che lo scambio di informazioni tra armatori, agenti marittimi, comandanti di navi ed Autorità marittima, Agenzia delle Dogane ed altre amministrazioni interessate, avvenga mediante il sistema telematico denominato Port Management Information System (PMIS);

VISTO il D.Lgs. n° 82 del 7 marzo 2005 “Codice dell’Amministrazione digitale”;

VISTA la legge n°221/2012 di conversione del Decreto Legge n° 179/2012, recante ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese, il cui art. 8, allo scopo di semplificare le procedure amministrative applicate ai trasporti marittimi e correlate all’arrivo ed alla partenza delle navi mercantili, stabilisce che dette procedure amministrative devono essere svolte con il ricorso ai sistemi informatici Safe Sea Net (SSN) e Port Management Information System (PMIS) di cui al D. Lvo n°196/2005;

VISTA la Direttiva PMIS n°001/2013 emanata dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto in data 01.10.2013;

VISTA la Legge n°135/1977 recante “Disciplina della professione di raccomandatario marittimo”;

VISTO il D.Lgs. n°53 del 24.03.2011 recante “Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell’inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri”;

VISTO il D.Lgs. in data 24.12.2004 n°335 relativo all’attuazione della direttiva 2002/6/CE sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri della Comunità;

VISTE le proprie ordinanze:

- n° 32 in data 08/03/2001 e ss.mm.ii. del “Regolamento degli accosti del Porto di Genova”;
- n° 123 in data 28/05/2004 e ss.mm.ii., inerente le merci pericolose;
- n° 87 in data 09/06/2020 e ss.mm.ii., inerente le merci pericolose.

VISTO il D.Lgs. n°111/2012 che, in attuazione della Direttiva 2009/20/CE, reca norme sull’assicurazione degli armatori per i crediti marittimi;

VISTA la Direttiva nazionale *National Maritime Single Window* afferente la standardizzazione a livello nazionale del processo e delle formalità di arrivo e partenza delle navi dai porti di cui

al dp. n° 0124059, datato 28.10.2015, del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto;

VISTO il Regolamento CE n°725/2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali;

VISTE le Circolari Titolo "Security" n° 3 del 28.06.2004, n° 9 del 04.07.2005, n° 11 del 25.07.2005 e n° 17 del 12.01.2007 inerenti alle informazioni di sicurezza che la nave è tenuta a presentare prima dell'ingresso in porto;

VISTA la risoluzione 269(85) — Annesso 2 — che ha reso obbligatorio a partire dal 1° gennaio 2011 il codice IMSBC adottato con risoluzione MSC 268(85); il Decreto dirigenziale del Comandante Generale delle Capitanerie di Porto n. 1340/2010 recante "Aggiornamento delle norme di sicurezza per il trasporto marittimo di carichi solidi alla rinfusa allegate al Decreto del Ministro della Marina Mercantile 22 luglio 1991 e delle procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo per il nulla osta alla sbarco dei carichi medesimi"; la risoluzione MSC 318 (89) del 20 maggio 2011 entrata in vigore dal 01 gennaio 2013 e che apporta modifiche al codice IMSBC;

VISTO il Decreto 10 maggio 2011 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *"Definizione dell'area di controllo del traffico marittimo di Genova ed attivazione del relativo centro di controllo presso la Capitaneria di porto di Genova"*, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana – Serie Generale - n.117 del 21/05/2011, il quale, tra le altre cose, definisce la c.d. "area di primo contatto nella quale devono essere stabiliti i primi contatti tra il Centro VTS di Genova e la nave", individuandola nella zona di mare adiacente l'area VTS ampia 3 miglia;

VISTO il Decreto Dirigenziale n°303 del 07 aprile 2014 "Procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (Transshipment) delle merci pericolose";

VISTO il Decreto 18.06.2004 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che attribuisce le funzioni in materia di sicurezza marittima nonché quelle di Autorità competente per la sicurezza marittima e di Punto di contatto per la sicurezza marittima al Corpo delle Capitanerie di Porto;

VISTA la Circolare Titolo Security n° 33 del 06.02.2017 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto inerente alla DIRETTIVA MARSEC/001 sul "Percorso formativo degli Ufficiali e dei Sottufficiali del Corpo avviati alla specializzazione per il controllo delle navi di maritime security";

VISTO il Dispaccio prot. n°40161 del 28.03.2017 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, con cui, in esito ad interpello n. 954 – 1368/2016 dell'Agenzia delle Entrate, sono state impartite disposizioni in merito all'imposta di bollo;

VISTO il DM 27 aprile 2017 "Adempimenti di arrivo e partenza delle unità addette ai servizi locali, alla pesca professionale, alla acquacoltura, alla navigazione da diporto o di uso privato o in conto proprio, nonché delle unità adibite a servizi particolari";

VISTO il Dispaccio prot. n°114457 del 18.09.2017 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto "Port Management Information System vers. 2.0 (PMIS) – Account del Raccomandatario Marittimo – Indirizzi operativi";

VISTI gli artt. 17, 81, 179, 181 e 183 del Codice della Navigazione, nonché gli artt. 59, 375, 376, 377 del regolamento per l'esecuzione al Codice della navigazione;

ATTESO che il sistema informatico denominato P.M.I.S. 2 consente una modalità semplificata (on line – via web) per assolvere le formalità amministrative correlate all'arrivo ed alla partenza delle navi dai porti nazionali;

VISTO il Dispaccio prot.n.66240 del 21/05/2018 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto Reparto II - Uff.2, avente ad oggetto "Comunicazione del numero di passeggeri imbarcati. Pratica di arrivo e partenza e coerenza dei dati in possesso dell'Autorità marittima. Modifica del regolamento di utilizzo del sistema PMIS";

- VISTO** il Dispaccio prot.n. 133317 del 15/10/2018 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto Reparto VII - Ufficio 1°, avente ad oggetto "Direttiva per l'attività degli operatori e la gestione del sistema PMIS - 003/2018. Gestione ruoli ed utenti";
- VISTO** il D.Lgs n°38 del 11.05.2020 "Attuazione della direttiva (UE) 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri";
- VISTA** la nota prot. n. 10929 in data 15 aprile 2019 della Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità portuali ed il Trasporto marittimo e per via d'acqua interne "Quesito art.179 C.N. Attività del raccomandatario Marittimo e PMIS";
- VISTO** il Dispaccio prot. n. 72124 del 02.07.2020 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Reparto II – Ufficio 2°, avente ad oggetto "Standardizzazione popolazione Banca dati traffico integrata (BDTI) tramite il PMIS relativamente ai certificati di sicurezza. Schema di ordinanza tipo per il funzionamento del PMIS";
- VISTO** il Dispaccio prot. n. 17681 in data 16.02.2021 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Reparto II – Ufficio 2°, avente ad oggetto "Chiarimento sull'art. 4.3 dello schema di ordinanza tipo per il funzionamento del PMIS in merito alla correttezza e veridicità del dato";
- VISTO** il Dispaccio prot. n. 51074 del 26.04.2021 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Reparto II – Ufficio 2°, avente ad oggetto "PMIS. Standardizzazione del procedimento di rilascio delle spedizioni";
- VISTO** il D.lgs. 08 novembre 2021 n° 197 recante, "Recepimento della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE";
- VISTO** il Regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo e del Consiglio in data 20 giugno 2019;
- VISTA** la Legge 9 novembre 2021 n. 156;
- VISTA** la propria nota prot. 25834 del 31/05/2021 avente ad oggetto "PMIS – Standardizzazione del procedimento di rilascio delle spedizioni";
- VISTO** il Dispaccio prot. n. 131921 del 26/10/2021 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Reparto II – Ufficio 1°, avente ad oggetto "PMIS – Standardizzazione del procedimento di rilascio delle spedizioni";
- VISTE** le proprie note prot. 109309 del 04/08/2022 con oggetto "Utilizzo del sistema PMIS nel porto di Genova - Formalità di arrivo/partenza nave (pratiche "Armamento e spedizioni") – Certificati nave", e prot. 116025 del 17/08/2022 con oggetto "Utilizzo del sistema PMIS nel porto di Genova - Formalità di arrivo/partenza nave (pratiche "Armamento e spedizioni" e "ISPS PreArrival) – Certificati nave";
- VISTO** il Dispaccio prot. n. 116122 del 05/09/2022 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Reparto II – Ufficio 1°, avente ad oggetto "Standardizzazione popolazione Banca dati traffico integrata (BDTI) tramite il PMIS relativamente ai certificati di sicurezza. Schema di ordinanza tipo per il funzionamento del PMIS";
- VISTO** il Dispaccio Prot. 142488 del 26/10/2022 del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Reparto VII - Ufficio 4°, avente ad oggetto "Contratto rep. n. 460/2022 – Gestione e conduzione dei servizi del sistema VTS Nazionale - Nuove procedure di segnalazione e tracciamento delle avarie/malfunzionamenti – Servizio GI (sotto servizio Assistenza all'Utenza – AST)";
- VISTA** la propria nota prot. 8381 del 24/01/2023 con oggetto "Utilizzo del sistema PMIS nel porto di Genova - Gestione e conduzione dei servizi del sistema VTS Nazionale - Nuove procedure di segnalazione e tracciamento delle avarie/malfunzionamenti – Servizio GI (sotto servizio Assistenza all'Utenza – AST)";

VISTO il Corso per Operativi delle Agenzie Marittime, erogato, in favore degli associati di ASSAGENTI, con cadenza settimanale, presso questa Capitaneria di Porto, dal 15/03/2023 al 15/05/2023;

VISTA la mail interna di questo Comando, del 23/03/2023, con la quale è stato richiesto alle Sezioni interessate, di voler fornire commenti, modifiche e/o integrazioni alla presente Ordinanza;

CONSIDERATA la necessità di disciplinare in dettaglio l'uso del P.M.I.S., apportando integrazioni e/o modifiche alla predetta Ordinanza n. 358/2013 del 02/12/2013,

RENDE NOTO

Che dalle ore **09:00 del 5 giugno 2023**, le procedure amministrative correlate all'arrivo ed alla partenza di tutte le navi, ad esclusione delle navi militari, delle unità da pesca e delle unità da diporto che non effettuano attività commerciale, dal/dal Porto di Genova, ovvero dalla/alla rada di Genova (con esclusione dei casi di cui al punto 3 del successivo art. 2), previste dalle leggi, disposizioni, regolamenti, ordinanze ecc., citate nelle premesse della presente Ordinanza, saranno svolte esclusivamente con l'utilizzo del sistema informatico PMIS, secondo le disposizioni della presente Ordinanza che abroga e sostituisce l'Ordinanza n. 358/2013 del 02/12/2013.

ORDINA

Art. 1

(Avvio del sistema informatico PMIS)

1. A decorrere **dalle ore 09:00 del 5 giugno 2023**, tutte le pratiche amministrative relative all'arrivo, sosta e partenza nave nel/dal Porto di Genova, ovvero dalla/alla rada di Genova (con esclusione dei casi di cui al punto 3 del successivo art. 2), ad esclusione delle unità sopra indicate, devono essere espletate dai dichiaranti preventivamente accreditati, mediante l'impiego del sistema informatico PMIS.
2. Per tutte quelle procedure non ancora attive nel sistema PMIS e per tutte le unità escluse dall'obbligo di reportazione sul medesimo sistema, si dovrà continuare a procedere con le modalità sino ad ora in essere, disciplinate dalle disposizioni richiamate in premessa alla presente ordinanza.

Art. 2

(Definizioni)

1. **Dichiarante:** qualsiasi persona fisica o giuridica soggetta agli obblighi di dichiarazione.
2. **Obblighi di dichiarazione:** le informazioni richieste dagli atti giuridici dell'Unione Europea ed internazionali elencati nell'allegato al Regolamento (UE) 2019/1239, nonché dalle norme nazionali in vigore che devono essere comunicati in relazione allo scalo in porto.
3. **Scalo in porto:** l'arrivo, la sosta e la partenza di una nave in o dal porto, al fine di effettuare movimento di persone o di merci ovvero al fine della fornitura di servizi portuali dalla nave o verso la nave, con esclusione della sosta in rada per: ridosso, attesa ordini, sosta inoperosa, sosta tecnica per svolgere attività senza fornitura di servizi portuali.
4. **Utente:** persona diversa dal dichiarante a cui sono rilasciate le credenziali per l'accesso al sistema in relazione all'attività lavorativa svolta e con le funzionalità previste per il suo specifico ruolo, secondo le direttive rilasciate dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto.
5. **Area di primo contatto VTS di Genova:** è l'area nella quale devono essere stabiliti i primi contatti tra il Centro VTS di Genova e la nave, ed è la zona di mare adiacente l'area VTS di Genova ampia 3 miglia, come individuata dal Decreto 10 maggio 2011 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
6. **ETA:** orario locale (local time) del previsto arrivo in porto della nave.

7. **ATA:** orario locale (local time) di arrivo effettivo in porto inserito al PMIS dall'Autorità Marittima. Coincide con l'orario in cui sono terminate le operazioni di ormeggio in banchina; tuttavia, l'ancoraggio in rada è considerato ATA in caso di movimento di persone o di merci ovvero di fornitura di servizi portuali dalla nave o verso la nave.
8. **ETD:** orario locale (local time) della prevista partenza della nave.
9. **ATD:** orario locale (local time) effettivo di partenza della nave inserito al PMIS dall'Autorità Marittima. Coincide con il termine delle operazioni di disormeggio dalla banchina, ovvero di disancoraggio per le navi in rada.
10. **BDTI:** Banca dati traffico integrata, che costituisce un ausilio ai dichiaranti mediante la precompilazione con il riuso dei dati memorizzati.
11. **PMIS (Port Management Information System):** Sistema informativo per la gestione amministrativa delle attività di cui all'art. 14-bis del decreto legislativo 19 agosto 2005 n. 196.
12. **Visit_ID:** l'identificativo unico nazionale della sosta nave, inteso quale codice univoco che identifica la sosta della nave in porto, anche verso le altre Amministrazioni dello Stato.

Art. 3 (Accesso al sistema)

1. In ragione delle norme citate in premessa, per l'accesso al PMIS i dichiaranti e gli utenti riportati nel modello in **allegato 1a**, ed il comandante nave, a mezzo del modello in **allegato 1b**, dovranno richiedere le relative credenziali all'Autorità Marittima con invio della richiesta all'indirizzo dm.genova@pec.mit.gov.it.
2. I citati modelli **allegato 1a** ed **allegato 1b**, in formato .pdf "Editabile", sono anche reperibili alla pagina internet <http://www.guardiacostiera.gov.it/mezzi-e-tecnologie/Pages/pmis2.aspx>.
3. Il PMIS è raggiungibile all'indirizzo specificato alla pagina internet <https://vtmis.guardiacostiera.gov.it/>, ovvero all'indirizzo internet https://nord.guardiacostiera.gov.it/nord/vts2_menu/Start.iface utilizzando un normale browser di navigazione internet.
4. Le istanze e le dichiarazioni generate dal PMIS a seguito dell'inserimento dei dati per la loro compilazione, ed inviate dai dichiaranti all'Autorità Marittima o alle altre Amministrazioni, hanno lo stesso valore delle istanze e delle dichiarazioni sottoscritte dal titolare delle credenziali con firma autografa apposta in presenza del dipendente addetto al procedimento.
5. Un'email di conferma con le credenziali di accesso all'indirizzo e-mail indicato dal mittente.
6. Ogni variazione dei dati personali del dichiarante o dell'utente abilitato dovrà essere tempestivamente comunicata a questa Autorità Marittima a mezzo dell'invio all'indirizzo PEC dm.genova@pec.mit.gov.it del modello in **allegato 1a** o **allegato 1b**.
7. Al momento della cessazione del rapporto con questa Autorità Marittima, si dovrà richiedere la cancellazione dell'utenza, tramite invio all'indirizzo PEC dm.genova@pec.mit.gov.it precitato, avente oggetto "Gestione Utenze", del modello in **allegato 1a** o **allegato 1b**.
8. Le credenziali di accesso fornite sono strettamente personali e non potranno essere cedute a terzi.

Art. 4 (Aggiornamento anagrafiche BDTI)

1. Prima di creare la sosta della nave sul sistema PMIS, il dichiarante o l'utente abilitato, qualora verifichi che la nave non risulti inserita nella BDTI (Banca Dati Traffico Integrata) dovrà chiederne all'Autorità marittima l'inserimento inviando una email, ai seguenti indirizzi e-mail: tecnica.cpugenova@mit.gov.it; as.cpugenova@mit.gov.it; so.cpugenova@mit.gov.it; vts.dmgenova@mit.gov.it; cpugenova@mit.gov.it; con annessa la scheda in **allegato 2**

(Inserimento Nave), sottoscritta digitalmente, nonché copia dell'Atto di nazionalità/Certificato di registro o di altra certificazione attestante la richiesta d'inserimento.

2. Qualora i dati della nave oggetto della sosta presenti sulla BDTI non risultino aggiornati o completi, il dichiarante o l'utente abilitato dovrà utilizzare l'apposita funzione "Modifica Anagrafica nave" presente nel sistema PMIS2 nella sezione Tecnica, attendendo il nulla osta da parte dell'Autorità Marittima.
3. L'esito dell'avvenuto inserimento/aggiornamento/modifica, è notificato al richiedente per procedere alla creazione della sosta ai sensi dell'articolo successivo.
4. La correttezza dei dati inseriti dal sistema in precompilazione deve essere sempre verificata dai dichiaranti prima del loro invio, poiché essi restano responsabili circa la veridicità del dato inserito nelle formalità e dichiarato all'Autorità Marittima.

Art. 5

(Creazione della sosta – acquisizione del VISIT_ID)

1. Il sistema PMIS, all'atto della creazione della sosta della nave, genera automaticamente il Visit_ID, inteso quale codice univoco che identifica la sosta della nave in porto. Ogni sosta-nave in porto ha un suo Visit_ID.
2. Il Visit_ID assegnato non può essere riutilizzato anche in caso di annullamento della sosta nave. Il Visit_ID non cambia nel caso in cui la stessa sosta sia trattata da diversi rappresentanti della nave.
3. Nel caso in cui il sistema non lo genera automaticamente, il Visit_ID viene assegnato dall'Autorità Marittima.
4. La nave che sosta più volte in porto riceve un Visit_ID per ciascuna sosta, salvo quanto previsto dal Decreto Ministeriale 27 aprile 2017; in tal caso viene assegnato dal "porto base" un Visit_ID per tutto il periodo previsto dall'articolo 3 del citato decreto.

Art. 6

(Elenco certificati)

1. Dopo la creazione della sosta e prima dell'inoltro della formalità all'Autorità Marittima, il dichiarante o l'utente abilitato deve verificare che nell'apposita sezione "*certificati nave*" del PMIS siano presenti i dati (data e luogo di rilascio, data e luogo della visita annuale/intermedia, data di scadenza) relativi ai sottonotati certificati / documenti, in funzione del rispettivo campo di applicazione previsto dalle pertinenti norme in materia:
 - a) Certificato di sicurezza per nave da passeggeri;
 - b) Certificato di sicurezza costruzione per nave da carico;
 - c) Certificato di sicurezza dotazioni per nave da carico;
 - d) Certificato di sicurezza radio per nave da carico;
 - e) Certificato internazionale di bordo libero;
 - f) Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale (*IOPP*);
 - g) Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da liquami (*ISPP*);
 - h) Tabella d'armamento - *Minimum Safe Manning*;
 - i) Certificato internazionale del lavoro marittimo MLC 06 (*Maritime Labour Certificate* – MLC'06);
 - j) Certificato internazionale di sicurezza delle navi (*International Ship Security Certificate*) (*ISSC*).
2. Dei citati certificati-nave devono essere indicati gli estremi completi (ente, luogo, data rilascio, data scadenza, data visita intermedia/annuale).
3. I certificati non devono essere caricati sul sistema in PDF, **ad eccezione della sola Tabella minima di armamento (Minimum safe manning – codice M20).**
4. Per le navi escluse dall'applicazione della certificazione internazionale (navi passeggeri adibite a viaggi nazionali, unità da diporto, naviglio minore, ecc.) si dovrà indicare la certificazione

“alternativa” imposta dalla bandiera (ad esempio: Certificato di sicurezza per navi passeggeri in viaggi nazionali DL.45/2000, Certificato di sicurezza per unità da diporto, Certificato di classe/navigabilità, Certificato d'Idoneità per navi inf.500 GT in viaggi nazionali, ecc.).

5. Per le navi italiane non provviste, i dati della certificazione di cui sopra, in funzione dei limiti di stazza, lunghezza, età ed abilitazione della nave, sono sostituiti da quelli relativi alla Certificazione nazionale equivalente o sostitutiva.
6. Nell'ipotesi in cui venga effettuato un rinnovo o una modifica o una variazione dei dati sui documenti/certificati presenti nella BDTI, il dichiarante o l'utente abilitato deve provvedere ad aggiornarli.
7. Nel caso in cui la nave, nel porto di approdo, deve effettuare operazioni soggette a specifica autorizzazione o nulla osta per il cui rilascio è richiesta l'esibizione di specifica certificazione, essa può essere inserita nella BDTI, mediante *upload* sul PMIS della scansione del certificato in formato PDF.
8. Ai sensi dell'articolo 180 cod. nav., l'Autorità marittima può richiedere l'esibizione dell'originale di qualsiasi certificato, ancorché già presente nella BDTI, salvo quanto previsto dagli articoli da 20 a 23-quater del Codice dell'Amministrazione digitale.

Art. 7 **(Assegnazione degli accosti)**

1. La richiesta di accosto dev'essere inoltrata esclusivamente attraverso il portale PMIS, almeno 48 ore prima della previsione di arrivo al porto di Genova, ovvero non appena il porto di scalo sarà noto, ovvero prima della partenza dal porto di scalo precedente, se la durata del viaggio è inferiore alle 48 ore. Il nostromo del porto o suo sostituto, ovvero, fuori dall'orario d'ufficio e nelle giornate non lavorative, il Responsabile del Servizio di Ispezione, provvederà all'approvazione dell'accosto tramite PMIS:
 - per le aree in concessione, a seguito dell'indicazione della banchina nel sistema PMIS da parte del terminalista, ed alla ricezione tramite mail della comunicazione ormeggio del terminalista agli indirizzi: tecnica.cpugenova@mit.gov.it; rsi.cpugenova@mit.gov.it; so.cpugenova@mit.gov.it;ovvero
 - per le banchine pubbliche, a seguito nulla osta inoltrato attraverso il portale PMIS dall'Autorità di Sistema Portuale di Genova, ovvero del nulla osta dell'Autorità di Sistema Portuale di Genova allegato al PMIS dal dichiarante e/o dall'utente abilitato.
2. Al di fuori dell'orario d'ufficio e nelle giornate non lavorative, dall'avvenuto inoltro della richiesta di accosto, il dichiarante e/o l'utente abilitato dovrà debitamente informare il Responsabile del Servizio di Ispezione, contattando il numero **0102777477** (Centro VTS della Capitaneria di Porto di Genova).
3. I Comandanti delle unità in previsione di arrivo nel porto di Genova, dovranno contattare il Centro VTS di questa Capitaneria di Porto e comunicare l'arrivo **al momento del primo contatto nell'area VTS di Genova**. Tale comunicazione sarà inserita a sistema a cura dell'operatore quale “ora di avvistamento”; a seguire dovrà dare comunicazione d'imbarco pilota (quando previsto) e d'ancoraggio/ormeggio in banchina e sbarco pilota (quando previsto) che ne determina l'arrivo effettivo in porto (ATA).
4. Per le navi che dovessero avere impedimenti sanitari, per ora di arrivo va intesa quella di ammissione a libera pratica sanitaria.
5. Tutti i movimenti delle navi (ormeggio/ancoraggio, variazione di ormeggio od ancoraggio, disormeggio/disancoraggio, partenza) nell'ambito del Porto, anche lungo la stessa banchina, devono essere autorizzati dalla Capitaneria di porto, previa comunicazione variazione dati/sosta tramite portale PMIS.

Art. 8
(Prenotifica e Nota d'informazioni di arrivo)

1. Le previsioni di cui al comma 3 dell'articolo 179 del Codice della Navigazione devono essere inserite nel sistema PMIS utilizzando la funzione "Prenotifica h24 - comunicazione informazioni 3° comma art.179 Cod. Nav." nella sezione A/S. Per utilizzare tale formalità il dichiarante deve assicurarsi di aver debitamente compilato i formulari IMO FAL previsti per la natura del viaggio relativo alla sosta, nella sezione "Dati Viaggio".
2. La nota di informazione ed i formulari IMO FAL di cui al comma 1 dell'articolo 179 del Codice della navigazione devono essere inoltrati all'Autorità Marittima, **entro il termine massimo di 6 (sei) ore dall'inserimento dell'ATA** nel sistema.
3. La documentazione di cui sopra, in caso di navi straniere, dovrà essere corredata dal mandato di rappresentanza secondo le modalità previste dal sistema.

Art. 9
(Rilascio delle spedizioni - Dichiarazione di partenza)

1. Il Comandante della nave, alla partenza della stessa, deve far pervenire all'Autorità Marittima attraverso il PMIS, per il tramite del dichiarante, i FORMULARI previsti.
2. Il formulario FAL n. 6, quando previsto, deve riportare i dati effettivi di partenza al momento della richiesta delle spedizioni.
3. I dati inseriti nel sistema dal dichiarante non possono essere modificati dopo l'inserimento dell'ATD da parte dell'Autorità Marittima.
4. Per comprovati motivi, il dichiarante che intenda variare dopo l'inserimento dell'ATD i dati già inseriti per ottenere il rilascio delle spedizioni, deve farne motivata richiesta all'Autorità Marittima per essere abilitato alla modifica.
5. Dopo il rilascio delle spedizioni e prima dell'effettiva partenza della nave, i dati precedentemente inseriti possono essere modificati attraverso la funzionalità "rivisto partire", inviando all'Autorità Marittima una nuova dichiarazione integrativa di partenza in sostituzione della precedente, corredata di tutta la documentazione generata automaticamente dal sistema.
6. **Per le navi da passeggeri, l'eventuale variazione del numero dei passeggeri**, già comunicati al momento della richiesta delle spedizioni, avviene attraverso la funzione del **"rivisto partire"** prima della partenza della nave.
7. **Nel fattispecie di cui al comma 6, sopra descritto, le spedizioni si intendono, quindi, rilasciate solo dopo l'approvazione della nuova dichiarazione di partenza a seguito del "rivisto partire"**, restando a carico dei soggetti interessati le responsabilità discendenti dalla presentazione all'Autorità marittima di dichiarazioni integrative di partenza imprecise o incomplete, soprattutto nel caso in cui, a seguito dell'ordinaria attività di controllo, venga accertata una differenza tra il numero dei passeggeri trasportato e quello dichiarato al momento del rilascio delle spedizioni.
8. La dichiarazione di partenza, quando previsto dalla legge, deve essere integrata con la dichiarazione di "Disponibilità dei fondi" ex L.135/77, secondo le modalità previste dal sistema.
9. Le spedizioni si intendono rilasciate solo a seguito di approvazione della dichiarazione di partenza. Qualora, dal rilascio delle spedizioni all'effettiva partenza della nave, intercorrano più di 24 ore, la dichiarazione di partenza decade ed il nuovo rilascio delle stesse potrà avvenire solo previa presentazione di nuova dichiarazione di partenza appositamente nominata sul PMIS "Rivisto partire", allegando eventualmente i formulari e documenti oggetto di variazioni.
10. Dopo che la nave sarà stata dichiarata "fuori vista", non potranno essere apportate ulteriori modifiche.

11. Ai sensi del comma 15 bis dell'art.8 D.L. n.179/2012, convertito con modifiche dalla legge 221/2012, le navi che rientrano nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 19 agosto 2005, n.196, quando non provengono da un porto situato al di fuori del territorio dell'Unione o da una zona franca soggetta alle modalità di controllo di tipo I ai sensi della legislazione doganale, non vi fanno scalo, né vi si recano, sono esentate dall'obbligo di trasmissione dei formulari IMO FAL numeri 3, 4 e 6. Le medesime navi che dichiarano nel formulario IMO FAL numero 1 di non trasportare merci pericolose sono esentate dalla presentazione del formulario IMO FAL numero 7.

Art. 10

(Unità addette ai servizi locali e unità da diporto)

1. Gli adempimenti di arrivo e partenza previsti dall'articolo 3 del Decreto del Ministero Infrastrutture e Trasporti del 27 aprile 2017 devono essere effettuati tramite il PMIS.
2. Tutte le unità da diporto, di qualsiasi bandiera, adibite ad uso commerciale o privato ("commercial yacht" oppure "pleasure yacht"), superiori alle 300 (trecento) GT, hanno l'obbligo di presentare la domanda di accosto, tramite il sistema PMIS.
3. I Raccomandatori marittimi, che curano la creazione delle "soste-nave" sul sistema PMIS, relative alle unità da diporto ("yachts"), già esonerate dalle formalità di arrivo-partenza ex art. 4 DM 27 aprile 2017, qualora non provvedessero volontariamente a presentare la pratica di arrivo-partenza sul sistema PMIS, per gli aspetti di cui al successivo art. 13, hanno l'obbligo di inviare i dati completi dell'unità e quelli relativi alla data/orario di arrivo e di partenza effettivi, ai seguenti indirizzi e-mail: vts.dmgenova@mit.gov.it; so.cpgenova@mit.gov.it.

Art. 11

(Rifiuti di bordo)

1. Per i rifiuti di bordo, i dichiaranti o gli utenti abilitati dovranno compilare tutti i campi previsti dal sistema PMIS, inviando la notifica e la pertinente documentazione prevista dal Decreto Legislativo n. 197 del 08/11/2021, con le seguenti tempistiche:
 - a) con almeno 24 ore di anticipo rispetto all'arrivo se il porto di scalo è noto;
 - b) non appena è noto il porto di scalo, qualora questa informazione sia disponibile a meno di 24 ore dall'arrivo; o al più tardi al momento della partenza dal porto precedente se la durata del viaggio è inferiore a 24 ore.
2. L'istanza di deroga, prevista dall'art. 7 dal citato decreto legislativo n. 197 del 08/11/2021, dovrà essere presentata con almeno 24 ore d'anticipo rispetto alla prevista partenza della nave, salvo che la durata della sosta in banchina sia inferiore. In tal caso, l'istanza dovrà essere presentata nel più breve tempo possibile per non incidere negativamente sui tempi istruttori e su quelli di prevista sosta della nave.
3. Tutte le unità da diporto, di qualsiasi bandiera, adibite ad uso commerciale o privato ("commercial yacht" oppure "pleasure yacht"), superiori alle 300 (trecento) GT, hanno l'obbligo di espletare la pratica di rifiuti, tramite il sistema PMIS.

Art. 12

(Altre pratiche soggette al sistema PMIS)

1. Tra le altre pratiche, sono soggette all'inoltro tramite sistema PMIS le istanze per autorizzazione/nulla osta e le comunicazioni relative a:
 - a. prenotazione h24 – comunicazione informazione all'Autorità Marittima 3° comma art.179 Cod.Nav.;
 - b. assegnazione degli accosti;
 - c. rifiuti di bordo e residui del carico;
 - d. bunkeraggio da autobotte;
 - e. fermo macchine;

- f. imbarco, sbarco e transito di merci pericolose in colli di cui al Decreto dirigenziale n.303/2014 del 7 aprile 2014 come modificato per effetto del D.D. 25.06.2019 n, 565;
 - g. imbarco, sbarco di merci solide alla rinfusa, di cui al Decreto n.1340 del 30/11/2010,
 - h. ISPS "Ship Pre-Arrival Security";
 - i. le comunicazioni di cui all'art.13 del D.L.vo n.53 del 24 marzo 2011 (Comunicazione preventiva di navi assoggettabili ad ispezione estesa).
2. Le sopra citate pratiche dovranno essere presentate tramite il citato sistema PMIS, nei tempi e con le modalità previste dalle rispettive normative di settore. **Le istanze per il rilascio di autorizzazioni o nulla osta sono soggette ad imposta di bollo**

Art. 13 **(Obbligo di rapportazione)**

1. Ai fini del corretto funzionamento del PMIS si è reso necessario l'obbligo di monitorare le fasi di ingresso in porto, approdo e partenza della nave e la registrazione real-time del relativo orario e delle operazioni ad esse associate.
2. Allo scopo, i soggetti di seguito individuati, devono effettuare le seguenti comunicazioni radio con il Centro VTS di questo Comando:

I Comandanti delle navi (canale 11 VHF, riserva canale 16 VHF):

- **Avvistamento:** orario di primo contatto nell'area VTS di Genova;
- **Nave in rada/ormeggio:** al momento in cui la nave dà fondo all'ancora o va all'ormeggio (ATA);
- **In movimento dalla rada o dall'ormeggio:** dal momento in cui la nave salpa l'ancora o si scosta dalla banchina;
- **Fuori Vista:** orario di uscita dall'area VTS di Genova;
- **Numero rimorchiatori** richiesti dal Comandante della nave per le relative manovre di ingresso e uscita.

Pilota di servizio (canale 12 VHF):

- **Orario Imbarco/Sbarco e nome pilota:** al momento in cui il pilota è imbarcato/sbarcato;
- **Ingresso/uscita porto:** all'imboccatura del porto, in ingresso o in uscita;
- **Ormeggio:** al momento in cui la nave termina la manovra di ormeggio;
- **Disormeggio:** momento in cui la nave inizia la manovra d'uscita;
- **Orari inizio/termine eventuale servizio di rimorchio.**

Art. 14 **(Avaria/indisponibilità dei sistemi informatici)**

1. In caso di avaria o malfunzionamento dei sistemi informatici dell'amministrazione e/o dell'utenza, che inibisca totalmente o parzialmente l'utilizzo del PMIS, verrà attivata la procedura di emergenza e le pratiche che non fosse possibile trattare attraverso il sistema dovranno essere eccezionalmente inviate tramite e-mail agli indirizzi di posta elettronica degli uffici competenti e agli indirizzi: tecnica.cpgenova@mit.gov.it; as.cpgenova@mit.gov.it; so.cpgenova@mit.gov.it; vts.dmgenova@mit.gov.it; cpgenova@mit.gov.it tec.dmgenova@mit.gov.it, previo avviso per le vie brevi. In caso di avaria totale dei sistemi informatici, le pratiche dovranno essere svolte via fax ovvero tramite i Raccomandati Marittimi loro incaricati, o altro soggetto autorizzato in forma cartacea.
2. Inoltre, le eventuali avarie/anomalie del sistema PMIS riscontrate dall'utenza dovranno essere comunicate tramite e-mail, avente oggetto "**Avaria Sistema PMIS**", ai seguenti indirizzi e-mail di questo Comando: as.cpgenova@mit.gov.it; tec.dmgenova@mit.gov.it, indicando nel testo i seguenti dati:

- Nominativo del richiedente e username utilizzata per l'autenticazione;
- Agenzia Marittima associata all'account PMIS;
- Sintomi o descrizione dell'avaria/malfunzionamento;
- Referente/Punto di contatto e numero telefonico di rintracciabilità;
- un file formato “.jpg” dei screen-shot di eventuali messaggi di errore.

Il tutto come da scheda in **allegato 3**.

3. Della trasmissione, tramite e-mail, della segnalazione di avaria/malfunzionamento, l'utente dovrà anche informare il Sottufficiale d'ispezione ai servizi d'istituto e alle installazioni della Capitaneria di Porto, contattando il numero **3311707430**, al fine di accertarsi dell'avvenuta ricezione.
4. Ogni segnalazione ricevuta sarà valutata da questa Autorità Marittima, anche per l'eventuale attivazione della procedura di emergenza sopra descritta.

Art. 15 (Tributi speciali e tassa d'ancoraggio)

1. I dichiaranti o gli utenti abilitati provvedono all'adempimento degli oneri fiscali all'atto della presentazione della pratica d'arrivo e forniscono prova dell'avvenuto pagamento in accordo alle funzioni del sistema PMIS, inserendo nella Dichiarazione di arrivo gli estremi identificativi dei tributi speciali e della tassa d'ancoraggio.
2. A carattere generale, i dichiaranti o gli utenti abilitati dovranno provvedere all'adempimento degli oneri fiscali prima di inoltrare la pratica di partenza e dovranno fornire prova dell'avvenuto pagamento in accordo alle funzioni del sistema PMIS, inserendo nella Dichiarazione Integrativa di partenza gli estremi identificativi dei tributi speciali e della tassa d'ancoraggio.

Art. 16 (Imposta di bollo)

1. Per le pratiche della presente ordinanza, per le quali è previsto il pagamento dell'imposta di bollo, i soggetti richiedenti, dovranno assolvervi in via preferenziale in modo virtuale con le modalità previste dall'articolo 15 del D.P.R. n. 642/1972; in tale ipotesi, nelle istanze e nei provvedimenti di autorizzazione, andranno indicati gli estremi dell'autorizzazione rilasciata dall'Ufficio dell'Agenzia delle Entrate in capo al “raccomandatario/agente marittimo” al pagamento dell'imposta di bollo in modo virtuale.
2. In via residuale, per ogni singola pratica, si potrà procedere con l'assolvimento dell'imposta di bollo in modo convenzionale, provvedendo ad apporre ed annullare/perforare, la prevista imposta di bollo, fornendone evidenza documentale all'ufficio competente entro 24 ore dalla presentazione della pratica mediante sistema PMIS, ovvero, nel caso di pratiche svolte in giorni prefestivi, il primo giorno utile di apertura degli uffici al pubblico.

Art. 17 (Uso degli allegati e modulistica)

1. Gli allegati che dovranno essere presentati devono essere aderenti alla modulistica IMO o a quella eventualmente definita dalla vigente normativa, inoltre, qualora per gli stessi sia prevista la sottoscrizione, **dovrà essere utilizzata obbligatoriamente la firma digitale**.
2. I dichiaranti o gli utenti abilitati del PMIS dovranno caricare gli allegati associandoli alla voce corretta fra quelle dell'elenco “tipo documento”, in modo da permettere al sistema di trascinare lo stesso documento nelle varie istanze senza nuove operazioni di inserimento (salvo variazioni).
3. La documentazione correlata alle pratiche di cui ai precedenti articoli e non espressamente contemplata nel sistema informatico PMIS, dovrà essere allegata in formato “pdf”, “jpg”, “tiff”, con la risoluzione minima che ne consenta una celere ed agevole lettura.
4. Non devono essere allegati documenti contenenti dati già inseriti in modo strutturato nelle maschere del sistema, ad esclusione degli elementi identificativi della nave e della sosta.

5. Al fine di consentire una rapida valutazione delle istanze da parte di personale qualificato, si raccomanda voler provvedere alla formulazione delle stesse in orario di apertura degli uffici interessati.

Art. 18
(Pratiche escluse)

1. Le unità non obbligate all'uso del PMIS adempiono agli obblighi di dichiarazione e alle formalità di arrivo e partenza mediante presentazione diretta presso gli uffici dell'Autorità marittima o con le altre modalità telematiche ammesse (PEC, e-mail, etc.).
2. Con le stesse modalità vengono adempiuti gli obblighi di dichiarazione non ancora attivi nel sistema PMIS.

Art. 19
(Riservatezza delle informazioni trattate nella pratica nave)

1. Il trattamento dei dati e delle informazioni commerciali comunicati ai sensi della presente Ordinanza è soggetto alla disciplina di cui al D.Lgs. 30 giugno 2003, n.196, così come previsto dall'art.8, comma 16, del D.L. 18 ottobre 2012, n.179, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 dicembre 2012, n.221, nonché alla disciplina prevista dal GDPR (Reg. UE 2016/679).
2. In considerazione dell'esigenza di soddisfare tale requisito, si evidenzia l'importanza di gestire con la massima cura le password rilasciate ai dichiaranti o agli utenti abilitati del sistema PMIS, provvedendo a controlli periodici, soprattutto in relazione ai dichiaranti o agli utenti abilitati che potrebbero aver cambiato ruolo o incarico.

Art. 20
(Disposizioni finali)

1. Gli allegati e le premesse alla presente ordinanza costituiscono parte integrante della stessa e, dove necessario, devono essere correttamente e debitamente compilati in ogni loro parte.
2. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza la cui pubblicità verrà assicurata mediante affissione all'albo di questa Capitaneria di porto e la pubblicazione sul sito istituzionale <http://www.guardiacostiera.gov.it/genova>.
3. La presente Ordinanza entra in vigore il **5 giugno 2023**, abrogando e sostituendo, in pari data, l'Ordinanza n. 358/2013 del 02/12/2013 del Capo del Circondario Marittimo di Genova, nonché ogni altra disposizione difforme o in contrasto con il presente provvedimento.
4. I trasgressori alla presente Ordinanza saranno puniti, salvo che il fatto non costituisca diversa e più grave fattispecie illecita, ai sensi degli artt. 1174 e 1195 del codice della navigazione.

Genova, lì _____

IL COMANDANTE
Amm. Isp. (CP) Pil. Sergio LIARDO

Documento informatico firmato digitalmente
Ai sensi del D.Lgs 07.3.2005, n.82

Firmato Digitalmente da/Signed by:

SERGIO LIARDO

In Data/On Date:
mercoledì 3 maggio 2023 09:15:20



**Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera**

Modulo per la richiesta/gestione delle credenziali di accesso al Sistema PMIS2
- Utenti Esterni -

Il/la sottoscritto/a dichiara sotto la propria responsabilità ai sensi degli artt. 46 e 47 D.P.R. 445/2000, consapevole delle sanzioni anche penali in cui può incorrere in caso di dichiarazioni false o mendaci o di esibizione di atto falso o contenente dati non più corrispondenti alla verità, così come disposto dall'art. 76 D.P.R. 445/2000.

TIPO RICHIESTA			
☐ Primo rilascio	☐ Modifica Dati	☐ Reset Password	☐ Cancellazione

TIPO UTENTE RICHIESTO			
☐ Raccomandatario	☐ Operativo Agenzia	☐ Comandante Nave	☐ Armatore
☐ Autorità Portuale	☐ Terminalista	☐ Ditta Bunkeraggio	☐ C.S.O.
☐ Posto Ispezione Frontaliero	☐ Servizi Portuali	☐ Agenzia delle Dogane	☐ S.S.O.
☐ Pubblica Sicurezza	☐ Sanità Marittima	☐ Operatore Waste	
☐ Operatore Waste "solo lettura"			
☐ Altro _____			

PORTO/I PER IL/I QUALE/I SI RICHIEDE DI OPERARE		
1-	2-	3-

TERMINAL SUL/I QUALE/I SI RICHIEDE DI OPERARE (solo per utente Terminalista)

DATI DEL RICHIEDENTE	
Nome	
Cognome	
Indirizzo	Via/Piazza: _____ N° _____ Provincia: _____ Comune: _____ C.A.P. _____
Telefono e FAX	
Cellulare	
E-mail	
Identificato a mezzo	☐ Carta d'identità ☐ Passaporto ☐ Altro Numero _____ Rilasciato da _____ il ____/____/____ Nato a _____ il ____/____/____ Nazionalità _____
Codice Fiscale	
Altre notizie utili	

SE COMANDANTE NAVE – Ulteriori Specifiche	
Identificativo Nave	IMO: _____ Nome: _____ Call Sign: _____ MMSI: _____
Data scadenza incarico	

SE RACCOMANDATARIO MARITTIMO – Ulteriori Specifiche

Il presente modulo dovrà essere compilato digitalmente. Lo stesso, una volta firmato, potrà essere consegnato all'Autorità Marittima di competenza o trasmesso in via telematica se il presente modulo risulta conforme a quanto previsto dall'articolo 65 del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82.

Iscrizione CCIAA	Numero:	Luogo:
E-mail		
Società / Unità Organizzativa		

SE OPERATIVO DI AGENZIA (Dipendente dell'Agenzia NON Raccomandataria) – Ulteriori Specifiche	
Società / Unità Organizzativa	
Raccomandatario/i associato/i	

DATI AZIENDA – Ulteriori Specifiche	
Ragione Sociale	
Legale Rap.te/Titolare - Nome	
Legale Rap.te/Titolare - Cognome	
Indirizzo	Via/Piazza: N° Provincia: Comune: C.A.P.
Telefono e FAX	
E-mail	
Partita IVA	

L'utente è in possesso delle abilitazioni e dei requisiti per merci pericolose come previsto dal capitolo IMDG Code 1.3	☐ SI ☐ NO
--	---

E-MAIL DI NOTIFICA	
Indicare una o più casella di posta elettronica alla quale il Sistema notificherà sullo stato delle pratiche	

Il sottoscritto, s'impegna a comunicare tempestivamente all'Amministrazione eventuali variazioni dei dati e/o la richiesta di cancellazione dell'account in caso, per qualsivoglia motivo, non opererà più con il Sistema.

A seguito verifica dei dati sopra dichiarati e del documento d'identità del richiedente verranno rilasciate dall'Autorità Marittima le credenziali personali (User-ID e Password) per l'accesso al Sistema. L'utente dovrà modificare, al primo accesso, la password ricevuta tramite e-mail utilizzando un adeguato livello di sicurezza (ad es. introducendo caratteri numerici, speciali, maiuscole, minuscole, etc.).

L'utente s'impegna a mantenerne la riservatezza delle proprie credenziali personali ed a modificare periodicamente la password. L'utente si impegna altresì a comunicare tempestivamente all'Autorità Marittima, eventuale furto o smarrimento delle proprie credenziali.

Il presente modulo dovrà essere compilato digitalmente. Lo stesso, una volta firmato, potrà essere consegnato all'Autorità Marittima di competenza o trasmesso in via telematica se il presente modulo risulta conforme a quanto previsto dall'articolo 65 del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82.

Informativa sul trattamento dei dati personali ai sensi del Regolamento UE 679/2016

Chi tratta i tuoi dati personali?

Il Titolare del trattamento dei dati personali è il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera con sede a Roma in Viale dell'Arte 16; è stato nominato un **Responsabile della protezione dei dati** raggiungibile al seguente recapito e-mail dpo-cgcp@mit.gov.it

Per quale motivo e per quali finalità trattiamo i tuoi dati personali?

Il titolare raccoglie, riceve e tratta i dati personali per svolgere adeguatamente le attività necessarie alla gestione del rapporto amministrativo a te riferito in qualità di amministrato o di utente o di potenziale utente di un servizio erogato dal Corpo delle Capitanerie di Porto, e deve trattarli nel quadro delle **finalità amministrative**.

Rientrano tra le finalità amministrative **tutti i compiti ed i servizi d'istituto attribuiti per legge alle articolazioni centrali e territoriali del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera**, quali il soccorso in mare, la sicurezza della navigazione, la tutela dell'ambiente marino, il rilascio delle patenti nautiche e delle abilitazioni della gente di mare, nonché l'adempimento di altri specifici obblighi di legge o contrattuali per l'acquisizione di beni e servizi.

Come trattiamo i tuoi dati personali?

I tuoi dati personali saranno trattati dal titolare mediante **operazioni o complessi di operazioni, manuali o mediante l'ausilio di mezzi elettronici o comunque automatizzati**.

I tuoi dati saranno trattati **dai dipendenti del titolare e dai collaboratori nell'ambito delle rispettive funzioni** ed in conformità con le istruzioni ricevute sempre e solo nell'ambito delle finalità indicate nell'informativa, nonché **da soggetti terzi nei casi in cui ciò sia previsto dagli obblighi di**

legge.

Per quanto tempo conserviamo i tuoi dati?

Tutti i dati personali sono conservati per **il tempo strettamente funzionale alla gestione delle finalità** del trattamento. I dati di cui non sia necessaria la conservazione saranno cancellati decorsi i termini riferiti agli obblighi giuridici di conservazione ed i termini di prescrizione.

Quando e perché raccogliamo il tuo consenso anche per altre finalità?

Quando è necessario, cioè **quando il trattamento non è basato su un obbligo di legge**, il titolare raccoglie il tuo consenso facoltativo, esplicito e separato. Ciò avviene per:

- svolgere attività di comunicazione istituzionale;
- rilevare la qualità dei servizi;
- svolgere indagini statistiche.

Con chi vengono condivisi i dati personali?

I tuoi dati possono essere comunicati alle **altre amministrazioni pubbliche** che condividono con il titolare un obbligo di legge sul medesimo rapporto amministrativo o che abbiano l'obbligo di legge a ricevere e trattare i dati. I tuoi dati **non sono diffusi pubblicamente, se non nei casi previsti dagli obblighi di legge sulla trasparenza amministrativa e non sono condivisi con privati a fini di marketing**.

Come garantiamo i tuoi diritti?

Per l'esercizio dei tuoi diritti puoi rivolgerti al Responsabile della protezione dei dati personali inviando **una mail a dpo-cgcp@mit.gov.it** allegando una copia di un **documento di identità ed impiegando gli appositi moduli** predisposto a tal fine. Inoltre, puoi inviare una richiesta tramite pec all'indirizzo cgcp@pec.mit.gov.it oppure una comunicazione scritta indirizzata al titolare.

Per ogni ulteriore chiarimento si rimanda all'**informativa completa** nel sito web www.guardiacostiera.it/privacy

Dichiaro di aver preso visione dell'informativa.

Luogo e data

Firma e Timbro Azienda
Richiedente

Firma del
Richiedente

Il presente modulo dovrà essere compilato digitalmente. Lo stesso, una volta firmato, potrà essere consegnato all'Autorità Marittima di competenza o trasmesso in via telematica se il presente modulo risulta conforme a quanto previsto dall'articolo 65 del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82.

Spazio riservato all'Amministrazione

Le sono state rilasciate le seguenti credenziali:

USER-ID	Password
	Inviata tramite mail al richiedente

Per l'Autorità Marittima

Note per la corretta compilazione e per la presentazione del modulo

Ogni UTENTE dovrà inserire una e-mail univoca al fine di consentire il rilascio delle credenziali. Non è consentito indicare e-mail già presenti nel sistema e quindi già associate ad altri utenti PMIS.

Ogni UTENTE che intende operare a sistema, dovrà compilare un modulo.

Se una PERSONA FISICA lavora per più di una AZIENDA dovrà compilare un modulo per ogni AZIENDA accreditata che intende operare sul PMIS.

Per ogni modulo di richiesta credenziali dovrà essere fornita una copia del documento d'identità e del codice fiscale.

Laddove il richiedente non sia un AGENTE MARITTIMO/RACCOMANDATARIO, nei campi relativi ai dati AZIENDA e RACCOMANDATARIO inserire i dati della Company e di un responsabile. Ad esempio, per il COMANDANTE NAVE il nome e cognome dell'ARMATORE e i dati della COMPANY, per l'utente TERMINALISTA il nome e cognome di un responsabile o del titolare dell'AZIENDA e i dati della COMPANY, eccetera.

Gli AGENTI MARITTIMI che lavorano per due o più AGENZIE MARITTIME dovranno compilare due o più modelli e gli saranno rilasciate diverse credenziali d'accesso e quindi inserire una e-mail diversa per ogni account richiesto.

Il presente modulo dovrà essere compilato digitalmente. Lo stesso, una volta firmato, potrà essere consegnato all'Autorità Marittima di competenza o trasmesso in via telematica se il presente modulo risulta conforme a quanto previsto dall'articolo 65 del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82.



**Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera**

Modulo per la richiesta/gestione delle credenziali di accesso al Sistema PMIS2
- Utente Esterno – Ruolo Comandante Nave -

Il/la sottoscritto/a dichiara sotto la propria responsabilità ai sensi degli artt. 46 e 47 D.P.R. 445/2000, consapevole delle sanzioni anche penali in cui può incorrere in caso di dichiarazioni false o mendaci o di esibizione di atto falso o contenente dati non più corrispondenti alla verità, così come disposto dall'art. 76 D.P.R. 445/2000.

TIPO RICHIESTA			
☐ Primo rilascio	☐ Modifica Dati	☐ Reset Password	☐ Cancellazione

TIPO UTENTE RICHIESTO
☒ Comandante Nave

ABILITATO SU TUTTI I PORTI PMIS2
☐

DATI DEL RICHIEDENTE			
Nome			
Cognome			
Indirizzo	Via/Piazza:	N°	
	Provincia:	Comune:	C.A.P.
Telefono e FAX			
Cellulare			
E-mail (necessario per la validazione account)			
Identificato a mezzo di	☐ Carta d'identità ☐ Passaporto ☐ Altro Numero _____ Rilasciato da _____ il ____/____/____ Nato a _____ il ____/____/____ Nazionalità _____		
Codice Fiscale			
Numero Matricola (Libretto Navigazione)			
Altre notizie utili			

COMANDANTE NAVE – Unità della flotta della Company		
Identificativo Nave	IMO:	Nome:
	Call Sign:	MMSI:
Data inizio incarico		
Data fine incarico		

Altra unità della flotta della Company		
Identificativo Nave	IMO:	Nome:
	Call Sign:	MMSI:
Data inizio incarico		
Data fine incarico		

Altra unità della flotta della Company		
Identificativo Nave	IMO:	Nome:
	Call Sign:	MMSI:

Il presente modulo dovrà essere compilato digitalmente. Lo stesso, una volta firmato, potrà essere consegnato all'Autorità Marittima di competenza o trasmesso in via telematica se il presente modulo risulta conforme a quanto previsto dall'articolo 65 del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82.

Data inizio incarico	
Data fine incarico	

Altra unità della flotta della Company		
Identificativo Nave	IMO:	Nome:
	Call Sign:	MMSI:
Data inizio incarico		
Data fine incarico		

Altra unità della flotta della Company		
Identificativo Nave	IMO:	Nome:
	Call Sign:	MMSI:
Data inizio incarico		
Data fine incarico		

Altra unità della flotta della Company		
Identificativo Nave	IMO:	Nome:
	Call Sign:	MMSI:
Data inizio incarico		
Data fine incarico		

Altra unità della flotta della Company		
Identificativo Nave	IMO:	Nome:
	Call Sign:	MMSI:
Data inizio incarico		
Data fine incarico		
Altra unità della flotta della Company		

Identificativo Nave	IMO:	Nome:
	Call Sign:	MMSI:
Data inizio incarico		
Data fine incarico		

Altra unità della flotta della Company		
Identificativo Nave	IMO:	Nome:
	Call Sign:	MMSI:
Data inizio incarico		
Data fine incarico		

Altra unità della flotta della Company		
Identificativo Nave	IMO:	Nome:
	Call Sign:	MMSI:
Data inizio incarico		
Data fine incarico		

Altra unità della flotta della Company		
Identificativo Nave	IMO:	Nome:
	Call Sign:	MMSI:
Data inizio incarico		
Data fine incarico		

Altra unità della flotta della Company		
Identificativo Nave	IMO:	Nome:
	Call Sign:	MMSI:
Data inizio incarico		

Il presente modulo dovrà essere compilato digitalmente. Lo stesso, una volta firmato, potrà essere consegnato all'Autorità Marittima di competenza o trasmesso in via telematica se il presente modulo risulta conforme a quanto previsto dall'articolo 65 del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82.

Data fine incarico

DATI DELLA COMPANY – Ulteriori Specifiche			
Nome Company			
IMO Company			
Indirizzo	Via/Piazza:	N°	
	Provincia:	Comune:	C.A.P.
Telefono e FAX			
Contatto/Referente Company			
E-mail			
Partita IVA / Codice Fiscale			
Note			

E-MAIL DI NOTIFICA	
Indicare una o più casella di posta elettronica alla quale il Sistema notificherà sullo stato delle pratiche	

Il sottoscritto, s'impegna a comunicare tempestivamente all'Amministrazione eventuali variazioni dei dati e/o la richiesta di cancellazione dell'account in caso, per qualsivoglia motivo, non opererà più con il Sistema.

A seguito verifica dei dati sopra dichiarati e del documento d'identità del richiedente verranno rilasciate dall'Autorità Marittima le credenziali personali (User-ID e Password) per l'accesso al Sistema. L'utente dovrà modificare, al primo accesso, la password ricevuta tramite e-mail utilizzando un adeguato livello di sicurezza (ad es. introducendo caratteri numerici, speciali, maiuscole, minuscole, etc.).

L'utente s'impegna a mantenerne la riservatezza delle proprie credenziali personali ed a modificare periodicamente la password. L'utente si impegna altresì a comunicare tempestivamente all'Autorità Marittima, eventuale furto o smarrimento delle proprie credenziali.

Il presente modulo dovrà essere compilato digitalmente. Lo stesso, una volta firmato, potrà essere consegnato all'Autorità Marittima di competenza o trasmesso in via telematica se il presente modulo risulta conforme a quanto previsto dall'articolo 65 del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82.

Informativa sul trattamento dei dati personali ai sensi del Regolamento UE 679/2016

Chi tratta i tuoi dati personali?

Il Titolare del trattamento dei dati personali è il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera con sede a Roma in Viale dell'Arte 16; è stato nominato un **Responsabile della protezione dei dati** raggiungibile al seguente recapito e-mail dpo-cgcp@mit.gov.it

Per quale motivo e per quali finalità trattiamo i tuoi dati personali?

Il titolare raccoglie, riceve e tratta i dati personali per svolgere adeguatamente le attività necessarie alla gestione del rapporto amministrativo a te riferito in qualità di amministrato o di utente o di potenziale utente di un servizio erogato dal Corpo delle Capitanerie di Porto, e deve trattarli nel quadro delle **finalità amministrative**.

Rientrano tra le finalità amministrative **tutti i compiti ed i servizi d'istituto attribuiti per legge alle articolazioni centrali e territoriali del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera**, quali il soccorso in mare, la sicurezza della navigazione, la tutela dell'ambiente marino, il rilascio delle patenti nautiche e delle abilitazioni della gente di mare, nonché l'adempimento di altri specifici obblighi di legge o contrattuali per l'acquisizione di beni e servizi.

Come trattiamo i tuoi dati personali?

I tuoi dati personali saranno trattati dal titolare mediante **operazioni o complessi di operazioni, manuali o mediante l'ausilio di mezzi elettronici o comunque automatizzati**.

I tuoi dati saranno trattati **dai dipendenti del titolare e dai collaboratori nell'ambito delle rispettive funzioni** ed in conformità con le istruzioni ricevute sempre e solo nell'ambito delle finalità indicate nell'informativa, nonché **da soggetti terzi nei casi in cui ciò sia previsto dagli obblighi di**

legge.

Per quanto tempo conserviamo i tuoi dati?

Tutti i dati personali sono conservati per **il tempo strettamente funzionale alla gestione delle finalità** del trattamento. I dati di cui non sia necessaria la conservazione saranno cancellati decorsi i termini riferiti agli obblighi giuridici di conservazione ed i termini di prescrizione.

Quando e perché raccogliamo il tuo consenso anche per altre finalità?

Quando è necessario, cioè **quando il trattamento non è basato su un obbligo di legge**, il titolare raccoglie il tuo consenso facoltativo, esplicito e separato. Ciò avviene per:

- svolgere attività di comunicazione istituzionale;
- rilevare la qualità dei servizi;
- svolgere indagini statistiche.

Con chi vengono condivisi i dati personali?

I tuoi dati possono essere comunicati alle **altre amministrazioni pubbliche** che condividono con il titolare un obbligo di legge sul medesimo rapporto amministrativo o che abbiano l'obbligo di legge a ricevere e trattare i dati. I tuoi dati **non sono diffusi pubblicamente, se non nei casi previsti dagli obblighi di legge sulla trasparenza amministrativa e non sono condivisi con privati a fini di marketing**.

Come garantiamo i tuoi diritti?

Per l'esercizio dei tuoi diritti puoi rivolgerti al Responsabile della protezione dei dati personali inviando **una mail a dpo-cgcp@mit.gov.it** allegando una copia di un **documento di identità ed impiegando gli appositi moduli** predisposto a tal fine. Inoltre, puoi inviare una richiesta tramite pec all'indirizzo cgcp@pec.mit.gov.it oppure una comunicazione scritta indirizzata al titolare.

o si rimanda all'**informativa completa** nel sito web www.guardiacostiera.it/privacy

Dichiaro di aver preso visione dell'informativa.

Firma e Timbro Compagnia/Società

**Firma del
Comandante NAVE**

Il presente modulo dovrà essere compilato digitalmente. Lo stesso, una volta firmato, potrà essere consegnato all'Autorità Marittima di competenza o trasmesso in via telematica se il presente modulo risulta conforme a quanto previsto dall'articolo 65 del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82.

Spazio riservato all'Amministrazione

Le sono state rilasciate le seguenti credenziali:

USER-ID	Password
	Inviata tramite mail al richiedente

Note per la corretta compilazione e per la presentazione del modulo

Ogni UTENTE dovrà inserire una e-mail univoca al fine di consentire il rilascio delle credenziali. Non è consentito indicare e-mail già presenti nel sistema e quindi già associate ad altri utenti PMIS.

Ogni UTENTE che intende operare a sistema, dovrà compilare un modulo.

Se una PERSONA FISICA lavora per più di una AZIENDA dovrà compilare un modulo per ogni AZIENDA accreditata che intende operare sul PMIS.

Per ogni modulo di richiesta credenziali dovrà essere fornita una copia del documento d'identità e del codice fiscale.

Il COMANDANTE NAVE dovrà indicare il nome e cognome dell'ARMATORE, i dati della COMPANY e delle unità appartenenti.

Il presente modulo dovrà essere compilato digitalmente. Lo stesso, una volta firmato, potrà essere consegnato all'Autorità Marittima di competenza o trasmesso in via telematica se il presente modulo risulta conforme a quanto previsto dall'articolo 65 del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82.

ALLEGATO 2

ALLA CAPITANERIA DI PORTO DI
GENOVA

Via Magazzini Generali

16128 GENOVA

e-mail: tecnica.cpgenova@mit.gov.it

as.cpgenova@mit.gov.it

so.cpgenova@mit.gov.it

vts.dmgenova@mit.gov.it

cpgenova@mit.gov.it

Nome e Cognome	Telefono
-----------------------	-----------------

Si prega di voler INSERIRE nel sistema PMIS la seguente nave⁽¹⁾:

Nome Nave	
IMO	
Call Sign	
MMSI	
Tipo Nave	
Bandiera	
Official Number	
Port of Registry	
Num. e Ufficio di registro per navi italiane	
Stazza Lorda	
Stazza Netta	
Owner (nome, in- dirizzo, paese)	
Manager/Company (nome, indirizzo, paese)	

Data

Firma Dichiarante/Utente abilitato

(Documento informatico firmato digitalmente)

⁽¹⁾ È necessario allegare copia dell'Atto di nazionalità/Certificato di registro o di altra certificazione attestante la richiesta d'inserimento


MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
SCHEDA SEGNALAZIONE E TRACCIAMENTO DELLE AVARIE/MALFUNZIONAMENTI

 (da inviare via email agli indirizzi as.cpgenova@mit.gov.it e tec.dmgenova@mit.gov.it)

DATO RICHIESTO	DESCRIZIONE
Nominativo del richiedente e username utilizzata per l'autenticazione	
Agenzia Marittima associata all'account PMIS	
Sintomi o descrizione del guasto	
Referente/Punto di contatto e numero telefonico di rintracciabilità	
un file formato ".jpg" dei <i>screen-shot</i> di eventuali messaggi di errore	
Eventuali note aggiuntive	



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile

Capitaneria di Porto di Genova

Reparto Tecnico/Amministrativo

Servizio Tecnico Portuale

Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale

Via Magazzini Generali, 4, 16126 Genova - Tel. 010 2777332

<http://www.guardiacostiera.gov.it/genova>

ORDINANZA

Porto di Genova – Limiti dimensionali delle navi ammesse all'ormeggio presso Calata Sanità, Ponte Idroscalo ponente, Ponte Etiopia ponente e Bacino di Prà

Il sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Genova:

- VISTE** le norme Internazionali per la Prevenzione degli abbordi in mare del 1972 (COLREG 1972) resa esecutiva con la legge 21 dicembre 1977, nr 1085;
- VISTO** gli articoli 17, 30, 62 e 81 del Codice della Navigazione e l'articolo 59 del relativo Regolamento di Esecuzione – Parte Marittima;
- VISTO** il Regolamento del servizio di rimorchio delle navi nel porto di Genova, approvato con Decreto in data 16 luglio 2008 del Direttore dell'allora Direzione Generale dei porti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- VISTO** il Regolamento locale per il servizio di pilotaggio nel porto di Genova, approvato con Decreto del Direttore della Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 28 gennaio 2019;
- VISTA** il Regolamento degli accosti del porto di Genova, approvato con Ordinanza n. 32/2001 in data 8 marzo 2001;
- VISTO** il Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del Porto di Genova approvato con Ordinanza n. 03/2003 in data 10 gennaio 2003, come modificato;
- VISTA** l'Ordinanza n. 321/2014 in data 2 ottobre 2014, "Disciplina degli accosti presso ponte Etiopia – limiti dimensionali delle navi ammesse all'ormeggio";
- VISTA** l'Ordinanza n. 382/2014 in data 27 dicembre 2014, "Disciplina degli accosti presso ponte Etiopia – limiti dimensionali delle navi ammesse all'ormeggio";
- VISTO** il Regolamento di polizia portuale e sicurezza del porto petroli di Genova Multedo, approvato con Ordinanza n. 21/2015 in data 10 febbraio 2015;
- VISTA** l'Ordinanza n. 222/2016 in data 25 luglio 2016, "Disciplina del traffico nell'area VTS e nella rada del porto di Genova", come modificata con l'Ordinanza n. 321/2016;
- VISTA** l'Ordinanza n. 54/2017 in data 16 marzo 2017, che disciplina i casi in cui è istituito l'obbligo del secondo pilota a bordo delle unità che scalano il porto di Genova;
- VISTA** l'Ordinanza n. 139/2017 in data 1° giugno 2017, "Disciplina della navigazione nell'ambito del porto di Genova";
- VISTA** l'Ordinanza n. 319/2017 in data 10 novembre 2017, "Monitoraggio bunkerine in ambito portuale";
- VISTA** l'Ordinanza n. 58/2019 in data 20 marzo 2019, di approvazione del Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Genova;

- VISTO** il proprio foglio n. 25.24.00/427 in data 26 aprile 2012, con oggetto “Porto di Genova – Autorizzazione all’accosto di navi con particolari caratteristiche ‘fuori sagoma’ – non ordinarietà della fattispecie”;
- VISTO** il proprio foglio prot. n. 13144 in data 29 marzo 2019, con oggetto “Porto di Genova – manovre sperimentali/familiarizzazioni nei porti di Genova e Voltri/Prà. Indicazione elementi tecnico-nautici per predisposizione ordinanza accosti”;
- TENUTO CONTO** dello stato attuale delle infrastrutture portuali, nonché dei relativi rilievi batimetrici comunicati dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale alla data di emissione dell’ordinanza;
- VISTO** il parere espresso con nota prot. n. 128/FID in data 20 dicembre 2018 del Corpo dei Piloti del Porto di Genova, per l’ingresso delle navi presso il ponte Etiopia ponente con lunghezza massima maggiore di 269 metri e fino a 294 metri, con larghezza fino a 32,2 metri; presso il ponte Idroscalo ponente con lunghezza massima fino a 229 metri e larghezza fino a 38 metri; presso il porto di Voltri/Prà con lunghezza massima fino a 400 metri e larghezza fino a 52 metri ferme restando le prescrizioni tecnico/nautiche indicate;
- VISTO** il parere espresso con nota prot. n. 57/FID in data 26 marzo 2019 del Corpo dei Piloti del Porto di Genova, per l’ingresso delle navi presso il ponte Etiopia ponente con lunghezza fuori tutto fino a 279,7 metri e larghezza fino a 40 metri ferme restando le prescrizioni tecnico/nautiche indicate;
- VISTO** il parere espresso con nota prot. n. 98/FID in data 6 giugno 2019 e nota prot. n. 103/FID in data 10 giugno 2019 del Corpo dei Piloti del Porto di Genova, per l’ingresso delle navi presso la banchina di Calata Sanità del terminal Sech con lunghezza fuori tutto fino a 350 metri e con stazza lorda fino a 118.000 tonnellate, ferme restando le prescrizioni tecnico/nautiche indicate;
- VISTO** il parere espresso con la nota prot. n. 146/FID in data 19 luglio 2019 del Corpo dei Piloti del Porto di Genova, per l’ingresso delle navi presso il Terminal Sech con lunghezza fuori tutto fino a 367 metri ferme restando le prescrizioni tecnico/nautiche indicate;
- VISTO** il parere espresso con la nota prot. n. 206/FID in data 15 ottobre 2019 del Corpo dei Piloti del Porto di Genova, per l’ingresso delle navi presso il Terminal Spinelli con lunghezza fuori tutto fino a 271 metri e larghezza fino a 43 metri ferme restando le prescrizioni tecnico/nautiche indicate;
- VISTO** il parere espresso con nota prot. n. 47/FID in data 25 febbraio 2020 del Corpo dei Piloti del Porto di Genova, per l’ingresso delle navi presso il ponte Etiopia ponente con lunghezza fuori tutto fino a 284 metri e larghezza fino a 32,2 metri e con lunghezza fuori tutto fino a 281 metri e larghezza fino a 40,5 metri ferme restando le prescrizioni tecnico/nautiche indicate;
- VISTO** il parere espresso con la nota prot. n. 152/FID in data 14 ottobre 2020 e integrato con nota prot. n. 154/FID in data 15 ottobre 2020 del Corpo dei Piloti del Porto di Genova, per l’ingresso delle navi presso il ponte Etiopia ponente con lunghezza fuori tutto 271,5 metri e larghezza 43 metri, ferme restando le prescrizioni tecnico/nautiche indicate;
- VISTO** il verbale di riunione in data 5 gennaio 2021, in cui sono state condivise con i servizi tecnico/nautici le prescrizioni per le navi oggetto del presente provvedimento, in esito alle manovre effettuate per le varie fattispecie;
- CONSIDERATO** che presso il porto di Genova è consolidato l’impiego del procedimento volto a definire prescrizioni per l’ingresso/uscita delle navi, di cui al foglio prot. 427 in data 26 aprile 2012 soprarichiamato, tenuto conto delle numerose comunicazioni trasmesse da questa Capitaneria di Porto per l’accosto delle navi c.d. “fuori sagoma” presso i diversi ambiti portuali disciplinati nella presente Ordinanza;
- CONSIDERATO** l’attività già conclusa per le unità destinate all’accosto “ponte Etiopia ponente” dalle dimensioni massime e relative prescrizioni già disciplinate con le

sopraccitate Ordinanze n. 321/2014 e n. 382/2014, che vengono richiamate ed armonizzate nel presente provvedimento;

CONSIDERATO che per le unità disciplinate dal presente provvedimento si è favorevolmente concluso il procedimento delle navi c.d. "fuori sagoma", volto a definire le prescrizioni per l'ormeggio agli accosti sopraccitati, attraverso la simulazione delle manovre di unità dalle caratteristiche differenti rispetto al traffico consolidato, la successiva sperimentazione di tali manovre a cura del Capo pilota e l'ulteriore fase di familiarizzazione a cura di tutti i piloti in servizio nel porto di Genova, nel corso del quale tali misure vengono affinate e consolidate;

RITENUTO NECESSARIO emanare norme a tutela della sicurezza della navigazione per le unità navali che hanno favorevolmente concluso il procedimento delle c.d. navi "fuori sagoma" e che formano oggi il traffico destinato agli approdi di "Calata Sanità", "Ponte Idroscalo ponente", "Ponte Etiopia ponente" e presso il bacino di Prà del porto di Genova.

ORDINA

Capo I Calata Sanità

Art. 1

(Navi portacontainer. Classe dimensionale: lunghezza fuori tutto compresa tra 300 e 350 metri)

1. Le caratteristiche delle navi ammesse all'ormeggio sono le seguenti:
 - a) stazza lorda (GT) fino a 118000;
 - b) pescaggio massimo consentito in relazione alla lunghezza fuori tutto:
 - 1) lunghezza fuori tutto fino a 320 metri: 14 metri;
 - 2) lunghezza fuori tutto compresa tra 320 e 336 metri:
 - i. con fianco dritto in banchina: 13,8 metri;
 - ii. con fianco sinistro in banchina: 14 metri;
 - 3) lunghezza fuori tutto superiore a 336 metri: 13,8 metri.
2. Prescrizioni da osservare per le manovre di ingresso:
 - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
 - b) devono essere impiegati n. 2 piloti¹;
 - c) in caso di manovre in orario notturno, la diga foranea deve essere sufficientemente illuminata al fine di garantire la necessaria visibilità, secondo il professionale giudizio del pilota;
 - d) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
 - e) durante le manovre di navi con lunghezza fuori tutto uguale o superiore a 349 metri, il molo ex O.A.R.N., lato ponente, deve essere libero da navi o altri impedimenti e la lunghezza fuori tutto delle navi ormeggiate a ponte Paleocapa non deve essere superiore a 110 metri;
 - f) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.
3. Prescrizioni da osservare per le manovre di uscita:
 - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;

¹ vd. Ordinanza n. 54/2017 della Capitaneria di porto di Genova.

- b) devono essere impiegati n. 2 piloti²;
- c) in caso di manovre in orario notturno, la diga foranea deve essere sufficientemente illuminata al fine di garantire la necessaria visibilità, secondo il professionale giudizio del pilota;
- d) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
- e) in caso di manovre di navi con lunghezza fuori tutto uguale o superiore a 349 metri, il molo ex O.A.R.N., lato ponente, deve essere libero da navi o altri impedimenti e la lunghezza fuori tutto delle navi ormeggiate a ponte Paleocapa non deve essere superiore a 110 metri;
- f) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.

Capo II Ponte Idroscalo ponente

Art. 2

(Navi portacontainer. Classe dimensionale: lunghezza fuori tutto 229 metri e larghezza 38 metri)

1. Sono ammesse all'ormeggio le navi con pescaggio massimo di 10,8 metri.
2. Prescrizioni da osservare per le manovre di ingresso:
 - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
 - b) l'ormeggio deve essere effettuato con il lato sinistro in banchina e con prua in direzione Sud;
 - c) devono essere impiegati n. 2 piloti;³
 - d) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
 - e) deve essere impiegato minimo 1 (uno) rimorchiatore con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
 - f) *bow thruster* e *stern thruster* devono essere efficienti.
 - g) la testata di ponte Idroscalo e di ponte Etiopia devono essere alternativamente libere;
 - h) la testata di ponte Idroscalo deve essere sempre libera per una lunghezza pari a 30 metri dallo spigolo interno della calata Ignazio Inglese (spigolo di ponente);
 - l) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.
3. Prescrizioni da osservare per le manovre di uscita:
 - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
 - b) devono essere impiegati n. 2 piloti⁴;
 - c) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
 - d) deve essere impiegato minimo 1 (uno) rimorchiatore con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
 - e) *bow thruster* e *stern thruster* devono essere efficienti.
 - f) la testata di ponte Idroscalo deve essere libera per una lunghezza pari a 30 metri dallo spigolo interno della calata Ignazio Inglese (spigolo di ponente);
 - g) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il

² vd. Ordinanza n. 54/2017 della Capitaneria di porto di Genova.

³ vd. sopra.

⁴ vd. sopra.

ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.

Capo III Ponte Etiopia ponente

Art. 3

(Navi portacontainer. Classe dimensionale: lunghezza fuori tutto compresa tra 262 e 269 metri e larghezza 33 metri)

1. Sono ammesse all'ormeggio le navi con pescaggio massimo di 12,20 metri (prua) – 12,60 metri (poppa).
2. Prescrizioni da osservare per le manovre di ingresso:
 - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
 - b) l'ormeggio deve essere effettuato con il lato sinistro in banchina e con prua in direzione Sud;
 - c) devono essere impiegati n. 2 piloti⁵;
 - d) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
 - e) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
 - f) il prolungamento di ponte Eritrea levante deve essere libero da navi od altri impedimenti fino alla bitta n. 22;
 - g) la testata di ponte Etiopia deve essere libera da navi od altri impedimenti;
 - h) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.
3. Prescrizioni da osservare per le manovre di uscita:
 - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
 - b) devono essere impiegati n. 2 piloti⁶;
 - c) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
 - d) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
 - e) il prolungamento di ponte Eritrea levante deve essere libero da navi od altri impedimenti fino alla bitta n. 22;
 - f) la testata di ponte Etiopia deve essere libera da navi od altri impedimenti per 15 metri a partire dallo spigolo di ponente della stessa;
 - g) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.

Art. 4

(Navi portacontainer. Classe dimensionale: lunghezza fuori tutto 271,50 metri e larghezza 43 metri)

1. Sono ammesse all'ormeggio le navi con pescaggio massimo di 11,50 metri (prua) – 11,50 metri (poppa).

⁵ vd. Ordinanza n. 54/2017 della Capitaneria di porto di Genova.

⁶ vd. sopra.

2. Prescrizioni da osservare per le manovre di ingresso:
- a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
 - b) l'ormeggio deve essere effettuato con il lato sinistro in banchina e con prua in direzione Sud;
 - c) devono essere impiegati n. 2 piloti⁷;
 - d) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
 - e) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
 - f) il prolungamento di ponte Eritrea levante deve essere libero per una lunghezza, dalla testata, pari a:
 - 1) 40 metri, con navi ormeggiate di larghezza fino a 23 metri;
 - 2) 60 metri, con navi ormeggiate di larghezza superiore a 23 metri;
 - 3) 60 metri a prescindere dalle dimensioni delle navi ivi ormeggiate con vento di scirocco superiore a 20 nodi di intensità;
 - g) la testata di ponte Etiopia deve essere libera da navi od altri impedimenti;
 - h) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.
3. Prescrizioni da osservare per le manovre di uscita:
- a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
 - b) devono essere impiegati n. 2 piloti⁸;
 - c) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
 - d) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
 - e) il prolungamento di ponte Eritrea levante deve essere libero per una lunghezza, dalla testata, pari a:
 - 1) 40 metri, con navi ormeggiate di larghezza fino a 23 metri;
 - 2) 60 metri, con navi ormeggiate di larghezza superiore a 23 metri;
 - 3) 60 metri a prescindere dalle dimensioni delle navi ivi ormeggiate con vento di scirocco superiore a 20 nodi di intensità;
 - f) la testata di ponte Etiopia deve essere libera da navi od altri impedimenti;
 - g) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.

Art. 5

(Navi portacontainer. Classe dimensionale: lunghezza fuori tutto 280 metri e larghezza 40,5 metri)

1. Sono ammesse all'ormeggio le navi con pescaggio massimo di 11,50 metri (prua) – 11,50 metri (poppa).
2. Prescrizioni da osservare per le manovre di ingresso:
- a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
 - b) l'ormeggio deve essere effettuato con il lato sinistro in banchina e con prua in direzione Sud;
 - c) devono essere impiegati n. 2 piloti⁹;
 - d) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;

⁷ vd. Ordinanza n. 54/2017 della Capitaneria di porto di Genova.

⁸ vd. sopra.

⁹ vd. sopra.

- e) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
 - f) il prolungamento di ponte Eritrea levante deve essere libero per una lunghezza, dalla testata, pari a:
 - 1) 40 metri, con navi ormeggiate di larghezza fino a 23 metri;
 - 2) 60 metri, con navi ormeggiate di larghezza superiore a 23 metri;
 - g) la testata di ponte Etiopia deve essere libera da navi od altri impedimenti;
 - h) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.
3. Prescrizioni da osservare per le manovre di uscita:
- a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
 - b) devono essere impiegati n. 2 piloti¹⁰;
 - c) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
 - d) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
 - e) il prolungamento di ponte Eritrea levante deve essere libero per una lunghezza, dalla testata, pari a:
 - 1) 40 metri, con navi ormeggiate di larghezza fino a 23 metri;
 - 2) 60 metri, con navi ormeggiate di larghezza superiore a 23 metri;
 - f) la testata di ponte Etiopia deve essere libera da navi od altri impedimenti;
 - g) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.

Art. 6

(Navi portacontainer. Classe dimensionale: lunghezza fuori tutto 294 metri e larghezza 32,2 metri)

- 1. Sono ammesse all'ormeggio le navi con pescaggio massimo di 11,50 metri (prua) – 11,50 metri (poppa).
- 2. Prescrizioni da osservare per le manovre di ingresso:
 - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
 - b) l'ormeggio deve essere effettuato con il lato sinistro in banchina e con prua in direzione Sud;
 - c) devono essere impiegati n. 2 piloti¹¹;
 - d) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
 - e) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
 - f) il prolungamento di ponte Eritrea levante deve essere libero per una lunghezza, dalla testata, pari a:
 - 1) 40 metri, con navi ormeggiate di larghezza fino a 23 metri;
 - 2) 60 metri, con navi ormeggiate di larghezza superiore a 23 metri;
 - g) la testata di ponte Etiopia deve essere libera da navi od altri impedimenti;
 - h) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il

¹⁰ vd. Ordinanza n. 54/2017 della Capitaneria di porto di Genova.

¹¹ vd. sopra.

ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.

3. Prescrizioni da osservare per le manovre di uscita:
 - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
 - b) devono essere impiegati n. 2 piloti¹²;
 - c) la manovra deve essere effettuata in orario diurno;
 - d) devono essere impiegati minimo 2 (due) rimorchiatori con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
 - e) il prolungamento di ponte Eritrea levante deve essere libero per una lunghezza, dalla testata, pari a:
 - 1) 40 metri, con navi ormeggiate di larghezza fino a 23 metri;
 - 2) 60 metri, con navi ormeggiate di larghezza superiore a 23 metri;
 - f) la testata di ponte Etiopia deve essere libera da navi od altri impedimenti;
 - g) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.

Capo IV Bacino di Prà

Art. 7

(Navi portacontainer. Classe dimensionale: 14000 TEUs e lunghezza fuori tutto fino a 368 metri)

1. Le caratteristiche delle navi ammesse all'ormeggio sono le seguenti:
 - a) stazza lorda (GT) fino a 160.000;
 - b) pescaggio massimo: 14.50 metri.
2. Prescrizioni da osservare per le manovre di ingresso:
 - a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
 - b) devono essere impiegati n. 2 piloti¹³;
 - c) in caso di manovre in orario notturno, la diga foranea deve essere sufficientemente illuminata al fine di garantire la necessaria visibilità, secondo il professionale giudizio del pilota;
 - d) devono essere impiegati rimorchiatori in numero e di potenza adeguata, tali da permettere una sicura manovra e comunque:
 - 1) con manovra di evoluzione: minimo 2 (due) con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
 - 2) senza manovra di evoluzione: minimo 1 (uno) con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
 - e) tra la prua e la poppa delle navi ormeggiate deve essere garantita una distanza minima pari a 45 metri;
 - f) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.
3. Prescrizioni da osservare per le manovre di uscita:

¹² vd. Ordinanza n. 54/2017 della Capitaneria di porto di Genova.

¹³ vd. sopra.

- a) le condizioni meteomarine devono essere giudicate favorevoli dal pilota e dal comandante della nave in funzione anche del pescaggio e della superficie velica della nave;
- b) devono essere impiegati n. 2 piloti¹⁴;
- c) in caso di manovre in orario notturno, la diga foranea deve essere sufficientemente illuminata al fine di garantire la necessaria visibilità, secondo il professionale giudizio del pilota;
- d) devono essere impiegati rimorchiatori in numero e di potenza adeguata, tali da permettere una sicura manovra:
 - 1) con manovra di evoluzione: minimo 2 (due) con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate per singolo rimorchiatore, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
 - 2) senza manovra di evoluzione: minimo 1(uno) con potenza di tiro minima pari a 70 tonnellate, ovvero in numero superiore secondo il prudente avviso professionale del pilota;
- e) paceco e gru di banchina devono essere posizionate a centro nave o fuori dagli ingombri della prua e della poppa e non devono essere di intralcio ai cavi di ormeggio durante le manovre. Il ciglio banchina e l'area interna alle bitte impiegate devono essere mantenuti liberi per almeno 2 metri.

Capo V

Disposizioni e sanzioni

Art. 8

(Procedimento per le navi "fuori sagoma")

Le navi di tipologia e dimensioni non ricomprese negli articoli precedenti, ove non già oggetto di un procedimento di simulazione, sperimentazione o familiarizzazione in corso di svolgimento, devono essere assoggettate al procedimento c.d. "fuori sagoma" come descritto nell'allegato al presente provvedimento.

Art. 9

(Limite orario manovre diurne)

1. Ai fini dell'applicazione della presente Ordinanza:
 - a) per "orario diurno" si intende il periodo di tempo compreso tra il sorgere ed il tramonto del sole, calcolati con le effemeridi nautiche riferite al porto di Genova;
 - b) per "nave pronta" si intende:
 - 1) operazioni portuali terminate;
 - 2) unità pronta a muovere;
 - 3) posto di manovra attivato;
 - 4) pilota a bordo;
 - 5) rimorchiatori pronti.
2. Le manovre di uscita, con nave pronta, devono avere inizio:
 - a) dall'orario del sorgere del sole;
 - b) almeno 45 minuti prima del tramonto, per manovre senza evoluzione;
 - c) almeno 60 minuti prima del tramonto, per manovre con evoluzione.
3. Le manovre di ingresso devono avere inizio:
 - a) dall'orario del sorgere del sole;
 - b) almeno 45 minuti prima del tramonto, per manovre senza evoluzione;
 - c) almeno 60 minuti prima del tramonto, per manovre con evoluzione.

¹⁴ vd. Ordinanza n. 54/2017 della Capitaneria di porto di Genova.
pag. 9 di 10

Art. 10
(Comunicazioni preventive)

Il comando di bordo delle navi soggette alle disposizioni della presente ordinanza deve comunicare, anche tramite l'agenzia marittima incaricata, al Corpo dei piloti del porto di Genova (operativo@pilotigenova.it – amministrazione@pilotigenova.it) il valore della superficie velica laterale effettiva della nave e relativo pescaggio, almeno un'ora prima dell'inizio della manovra di ormeggio e disormeggio.

Art. 11
(Disposizione finali, abrogazioni e sanzioni)

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare le disposizioni contenute nella presente Ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata mediante l'affissione all'albo della Capitaneria e l'inclusione alla pagina "Ordinanze" del sito istituzionale www.guardiacostiera.gov.it/genova ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 32 della L.69/2009.

Il presente provvedimento entra in vigore il 14 giugno 2021.

A fare data dal giorno di entrata in vigore del presente provvedimento, le Ordinanze n. 321/2014¹⁵ e n. 382/2014¹⁶ di questa Capitaneria di Porto, citate in premessa, sono abrogate.

I contravventori alla presente Ordinanza, salvo che il fatto non costituisca altro e più grave illecito, incorrono secondo la fattispecie concreta, nella sanzione amministrativa di cui all'art. 1174 del Codice della Navigazione ovvero nel reato contravvenzionale di cui all'art. 1231 del medesimo codice.

Genova, (vds. data di registrazione)

IL COMANDANTE
Amm. Isp. (CP) Nicola CARLONE



¹⁵ Recante la "Disciplina degli accosti presso Ponte Etiopia – Limiti dimensionali delle navi ammesse all'ormeggio" (lunghezza fuori tutto fino a 262 metri e larghezza massima fino a 33 metri).

¹⁶ Recante la "Disciplina degli accosti presso Ponte Etiopia – Limiti dimensionali delle navi ammesse all'ormeggio" (lunghezza fuori tutto fino a 269 metri e larghezza massima fino a 33 metri).



CAPITANERIA DI PORTO
GENOVA

PROCEDIMENTO "NAVI FUORI SAGOMA"

Maggio 2021

1. Premessa

Il presente procedimento è rivolto alle cosiddette navi "fuori sagoma" ovvero le unità che non hanno mai scalato il porto di Genova, eccedenti i limiti dimensionali ordinari, le quali come da prassi consolidata ed affinata nel corso del tempo, in accordo e collaborazione con i servizi tecnico-nautici, sono sottoposte ad una serie di fasi preliminari e valutazioni per giungere alla definizione coordinata delle prescrizioni nautiche da statuire in relazione all'accosto di destinazione, al fine di garantire un processo virtuoso che assicuri un elevato standard di sicurezza della navigazione, atteso il fenomeno del cosiddetto "gigantismo navale" in continua evoluzione.

2. Ambito di applicazione

Le navi non ricomprese nell'Ordinanza devono essere oggetto di specifica istanza di avvio del procedimento cd. "fuori sagoma" qualora:

- a) presentino una delle seguenti caratteristiche principali maggiori rispetto a quelle già disciplinate per l'accosto di riferimento:
 - i. lunghezza fuori tutto;
 - ii. larghezza;
 - iii. pescaggio;
 - iv. dislocamento.
- b) a parità di caratteristiche principali, siano di tipologia differente (es. ro-ro, general cargo, etc.);

Nel caso in cui una nave, oggetto di specifica richiesta di accosto, presenti invece una delle caratteristiche principali minori rispetto alla classe dimensionale per il medesimo accosto, così come rubricato negli articoli dell'Ordinanza, deve essere oggetto di specifica istanza ai fini della valutazione da parte dell'Autorità Marittima, sentito il parere dei servizi-tecnico nautici, per l'applicazione delle relative prescrizioni.

Le mitigazioni previste in quest'ultima ipotesi potranno conformarsi, qualora ritenuto opportuno, a quelle stabilite per la classe dimensionale immediatamente superiore già disciplinata negli articoli del provvedimento.

3. Iter procedimentale

Le unità di cui al punto "2", ove non ritenute assimilabili a classi dimensionali già valutate per uno specifico accosto, sono sottoposte, ove favorevolmente ritenuto percorribile, al procedimento composto dalle seguenti fasi:

- a) Simulazioni;
- b) Sperimentazione;
- c) Familiarizzazione;
- d) Ordinanza nuovi limiti dimensionali.

a. Simulazioni

L'istanza di avvio del procedimento deve contenere tutte le caratteristiche proprie della nave e il relativo accosto richiesto, sulla base delle quali viene valutata, in una dedicata riunione, la necessità di avviare una sessione di simulazione navale di manovra, in un centro di simulazione terzo rispetto al richiedente ed all'armatore della nave, ritenuto idoneo dall'Autorità Marittima congiuntamente ai servizi tecnico/nautici, con modalità e specifiche tecniche appropriate per il caso da esaminare.

b. Sperimentazione

In caso di esito positivo delle simulazioni, viene dato avvio alla sperimentazione delle manovre, per la quale sono definite e comunicate le prescrizioni tecnico-nautiche ed i limiti operativi. Le manovre sperimentali devono essere eseguite dal Capo pilota ex art. 114, comma 2, reg. nav. mar..

c. Familiarizzazione

In caso di esito positivo delle manovre sperimentali, il Capo pilota propone l'avvio della fase di familiarizzazione, nel corso della quale tutti i piloti del Corpo dei Piloti del Porto di Genova effettuano le manovre di ormeggio e disormeggio, con le prescrizioni tecnico/nautiche e limitazioni operative definite con apposita comunicazione, anche alla luce delle indicazioni fornite dal Capo pilota in esito alla fase precedente.

d. Ordinanza nuovi limiti dimensionali

A conclusione della fase di familiarizzazione, il Corpo dei Piloti del Porto di Genova comunica all'Autorità Marittima gli esiti delle manovre eseguite e, laddove il procedimento abbia avuto esito positivo, viene emanata l'Ordinanza che dispone le prescrizioni tecnico-nautiche cui sono sottoposte le unità oggetto di valutazione, che entrano così a far parte del regime "ordinario" di programmazione degli accosti.

La transizione da una fase all'altra, ove favorevolmente conclusa, ovvero l'esito negativo, viene comunicato formalmente agli interessati.

* * *

PORTO DI GENOVA – DISPOSIZIONI IN MATERIA DI “MARITIME SECURITY”

PREMESSA

La presente ordinanza disciplina, per il porto di Genova, l'applicazione della normativa di “*maritime security*”, con particolare riguardo alle misure tese a migliorare la sicurezza delle navi e degli impianti portuali ricadenti nell'ambito di applicazione del Capitolo XI-2 della convenzione SOLAS 74 e del Reg. (CE) 725/2004, contro eventuali atti illeciti intenzionali. La presente ordinanza disciplina inoltre l'applicazione delle misure relative al miglioramento della sicurezza dei porti previste dalla Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2005/65/CE del 23 ottobre 2005, recepita nel nostro ordinamento dal Decreto Legislativo 6 Novembre 2007, n. 203.

La “*maritime security*” si basa essenzialmente sulle misure preventive contenute nel piano di sicurezza del porto (PSP) approvato dal Sig. Prefetto, nei piani di sicurezza degli impianti portuali (PFSP) approvati dalla Capitaneria di porto di Genova in qualità di Autorità Designata e nei piani di sicurezza delle navi (SSP). Le finalità delle misure contenute in suddetti piani di sicurezza sono tesi, in prima battuta, ad impedire l'accesso alle aree portuali ed agli impianti portuali alle persone non autorizzate ovvero l'introduzione di armi, sostanze pericolose e congegni destinati all'uso contro persone o cose il cui trasporto non sia autorizzato.

Le restrizioni alla circolazione dei veicoli e delle persone nelle aree portuali, nonché la sottoposizione ai controlli agli accessi, misure che possono variare a seconda del livello di sicurezza applicato (da 1 a 3 in via crescente), sono un onere a cui tutti gli operatori e gli utenti sono chiamati ed il cui corrispettivo è l'aumento del gradiente di sicurezza a vantaggio del trasporto marittimo e delle navi che attraccano nel porto di Genova.

Sulla base delle pianificazioni di sicurezza e delle misure ivi contenute sorgono, in capo ai diversi soggetti: Autorità Portuale, terminalisti, operatori ed utenti, obblighi e divieti regolati a norma di legge, la cui violazione è sanzionata ai sensi dell'art. 1174, 3° comma, del Codice della Navigazione.

Documenti di riferimento

- Valutazione di sicurezza del porto di Genova (PSA) in vigore;
- Piano di sicurezza del porto di Genova (PSP) in vigore;
- Decreto del Capo del Compartimento Marittimo di Genova- Autorità Designata con cui, di concerto con l'Autorità Portuale di Genova, vengono definiti i confini del porto ai sensi dell'art. 2, c.3 della Direttiva 2005/65/CE;
- Piani di sicurezza degli impianti portuali (PFSP) del porto di Genova;
- Ordinanze in materia di accesso in ambito portuale emanate dall'Autorità Portuale di Genova.



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

**CAPITANERIA DI PORTO
GUARDIA COSTIERA
GENOVA**

Via Magazzini Generali, n. 4- 16126 Genova - Tel. 010 2777332 - Fax 010 2777428
[Http://www.genova.guardiacostiera.it](http://www.genova.guardiacostiera.it)

ORDINANZA N. 263/2015

Porto di Genova – Disposizioni in materia di “maritime security”

Luogo- porto di Genova

Data- Giugno 2015

Il sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Genova:

- VISTO** il capitolo XI-2 - *Misure speciali per migliorare la sicurezza marittima* - della Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare – SOLAS 74 (come emendata);
- VISTO** il Codice Internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS code - edizione 2003, come emendato);
- VISTO** il Regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali;
- VISTA** la Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2005/65/CE del 23 ottobre 2005 relativa al miglioramento della sicurezza dei porti, come recepita dal decreto Legislativo 6 Novembre 2007, n. 203 (GU n. 261 del 9-11-2007 - Supplemento. Ordinario n.228);
- VISTO** il D.M. 18 giugno 2004 con il quale il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha istituito l'Autorità Competente per la Sicurezza Marittima ed il punto di contatto per la sicurezza marittima, indicando nel Corpo delle capitanerie di porto la struttura responsabile in materia di “*security*” nel settore dei trasporti marittimi;
- VISTO** il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 95 del 4 aprile 2005 recante “Norme tecniche per le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche”;
- VISTO** il Programma Nazionale di Sicurezza Marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali (PNSM) approvato con D.M. 83/T del 20.06.2007.
- VISTE** le risoluzioni e circolari IMO, diffuse e rese obbligatorie dall'Autorità Competente per la sicurezza marittima;
- VISTA** la raccolta delle Circolari emanate in materia dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.
- VISTA** la legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii. – Riordino della legislazione in materia portuale;

VISTA	la propria ordinanza n. 108/99 in data 20 maggio 1999 e ss.mm.ii. – “Disciplina della circolazione nell’ambito del porto di Genova”;
VISTI	gli articoli 17 e 81 del Codice della Navigazione e l’articolo 59 del relativo Regolamento di esecuzione;
VISTO	il verbale della conferenza dei servizi per la sicurezza portuale del 15 giugno 2015;
CONSIDERATA	la necessità di dare una disciplina organica alle misure di maritime security nel porto di Genova e mitigare i rischi di eventuali atti illeciti intenzionali a danno delle navi, degli equipaggi, dei passeggeri e delle merci;

ORDINA

Articolo 1 – Definizioni

1. Ai fini delle misure di *maritime security* applicabili nel porto di Genova, valgono le seguenti definizioni, così come derivate dal Decreto Legislativo 6 Novembre 2007, n. 203 e dal Programma Nazionale di Sicurezza Marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali (PNSM) citati in premessa.
 - a) **Autorità Designata:** Il Capo del Compartimento marittimo che ha il compito di fare osservare le disposizioni del Programma Nazionale di Sicurezza e del capitolo XI-2 della convenzione internazionale SOLAS relativamente alla sicurezza delle navi, degli impianti portuali e all’interfaccia nave/porto dal punto di vista dell’impianto portuale;
 - b) **Porto di Genova:** l’ area terrestre e marittima, comprendente impianti ed attrezzature intese ad agevolare le operazioni commerciali di trasporto marittimo, individuata con il Decreto n. 309 in data 22.09.2014 del Capo del Compartimento Marittimo di Genova;
 - c) **Agente di sicurezza del porto (PSO):** punto di contatto per le questioni attinenti alla sicurezza portuale individuato con apposito decreto del Capo del Compartimento Marittimo di Genova;
 - d) **Piano di Sicurezza del Porto (PSP):** piano elaborato dalla Capitaneria di porto di Genova sulla base della valutazione di sicurezza elaborata dall’Autorità Portuale ed approvato dal Prefetto. Prende in debita considerazione le specificità delle diverse aree del porto ed integra i piani di sicurezza degli impianti portuali elaborati a norma del regolamento (CE) n. 725/2004;
 - e) **Impianto portuale (*port facility*):** luogo in cui avviene l’interfaccia nave/porto; comprende aree quali le zone di ancoraggio, di ormeggio e di accosto dal mare, secondo i casi, i cui confini sono determinati dal Capo del Compartimento Marittimo di Genova in qualità di Autorità Designata (**allegato A**);
 - f) **Piano di sicurezza dell’impianto portuale (PFSP):** piano elaborato per assicurare l’applicazione di misure finalizzate a proteggere l’impianto portuale e le navi, il carico, le unità di trasporto del carico e le provviste della nave all’interno dell’impianto portuale dal rischio che si verifichi un problema di sicurezza.
 - g) **Agente di sicurezza dell’impianto portuale (PFSO):** la persona designata dal terminalista come responsabile dell’elaborazione, attuazione, riesame e rispetto del piano di sicurezza dell’impianto portuale e come collegamento con gli ufficiali di sicurezza delle navi e con gli agenti di sicurezza delle società come definite dalla Regola IX/1 della convenzione SOLAS 74;

- h) **Aree portuali comuni:** le aree ricadenti all'interno del porto di Genova, come definito, ma non ricadenti all'interno degli impianti portuali (*port facility*) di cui all'allegato A;
- i) **Ufficiale di sicurezza della nave (SSO):** è la persona a bordo della nave, che risponde al Comandante ed è designata dalla società come responsabile della sicurezza della nave, e in particolare dell'attuazione e del rispetto del piano di sicurezza della nave, e come collegamento con l'agente di sicurezza della società e con l'agente di sicurezza dell'impianto portuale.
- j) **Livello di sicurezza:** la qualificazione del grado di rischio che un incidente di sicurezza possa essere tentato o possa verificarsi (SEC LEV. 1 – 3);
- k) **Organizzazione Marittima Internazionale (IMO):** l'agenzia specializzata dell'ONU con responsabilità nel settore della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento da navi;
- l) **Convenzione SOLAS 74:** Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare recepita nell'ordinamento italiano con Legge 23.05.1980 n°313;
- m) **Codice ISPS:** il Codice Internazionale per la Sicurezza delle Navi e degli Impianti Portuali adottato con la Risoluzione n. 2 della Conferenza diplomatica dei Governi contraenti la Convenzione Internazionale SOLAS 74 (Londra, 12 dicembre 2002).

Articolo 2 – Ambito di applicazione

- 2.1 Il regime di “*maritime security*” di cui alla presente ordinanza si applica alle aree portuali comuni, così come sopra definite, ed alle *port facility* presenti nel Porto di Genova (**allegato A**).
- 2.2 Le previsioni ivi contenute si applicano, inoltre, nei confronti di tutti i soggetti pubblici e privati che intendono, a vario titolo, accedere al porto in ragione di un legittimo interesse.

Articolo 3 - Norme di accesso in porto ed agli impianti portuali

- 3.1 L'accesso in porto è consentito, attraverso i varchi portuali (**allegato B**), a coloro che sono in possesso di un valido titolo di accesso rilasciato dall'Autorità Portuale di Genova secondo le modalità previste in apposite ordinanze di disciplina della materia, nonché agli equipaggi ed ai passeggeri delle navi presenti in porto che siano in transito o destinati all'imbarco.
- 3.2 L'ingresso negli impianti portuali del porto è disciplinato secondo le disposizioni contenute nei piani di sicurezza delle singole *port facility*.

Articolo 4 - Controllo degli accessi

- 4.1 Tutti i soggetti che intendono, a vario titolo, accedere al porto in ragione di un legittimo interesse sono tenuti ad esibire, al momento del transito presso i varchi portuali ed al personale di *security* ivi preposto, il titolo di accesso di cui all'articolo precedente.
- 4.2 Gli stessi soggetti possono essere assoggettati dal personale predetto ed in ragione del livello di sicurezza in essere, ad ulteriori controlli sugli effetti personali al seguito, i propri bagagli ovvero sui veicoli, anche commerciali, su cui viaggiano, secondo le modalità stabilite dal Piano di sicurezza del porto e nel rispetto delle attribuzioni di legge.
- 4.3 Le procedure di identificazione tramite apposito documento di identità ed i controlli sugli effetti personali al seguito, i bagagli ovvero i veicoli, compresi quelli commerciali, sono effettuati anche da parte del personale di *security* degli impianti portuali al momento della richiesta di accesso alle relative strutture secondo le modalità indicate nei rispettivi piani di

security approvati secondo la normativa vigente, mediante l'impiego di *metal detector* (ad arco e manuali), apparecchiature RX o simili e sistemi di rilevamento di esplosivi ove presenti.

- 4.4 Chi intende accedere alle aree portuali di Genova accetta di essere sottoposto alle procedure ed ai controlli indicati comprendendone le finalità e l'importanza. A chi si sottrae o si rifiuta è negato l'accesso in porto ovvero all'impianto portuale.
- 4.5 I passeggeri con autoveicolo al seguito accedono al porto, per dirigere direttamente all'imbarco, previa esibizione al personale di *security* di stanza ai varchi portuali di idoneo titolo di viaggio accompagnato da corrispondente documento di identità in corso di validità. Tali passeggeri e veicoli possono avere accesso alle aree portuali non prima di 12 ore dalla partenza prevista della nave.
- 4.6 I passeggeri delle navi da crociera in transito che escono dal porto per recarsi in escursione o a diporto, al rientro presentano, al personale di *security* di stanza presso il solo varco portuale di Ponte dei Mille, il documento di imbarco rilasciato dalla nave, unitamente ad un documento di identità in corso di validità.
- 4.7 Gli equipaggi delle navi in porto, in caso di discesa a terra, al momento del ritorno a bordo devono esibire, al personale di *security* di presidio al varco portuale, un documento di identità in corso di validità per il riscontro con la lista equipaggio della nave. E' fatto obbligo all'Agenzia raccomandataria della nave di rendere disponibile detta lista equipaggio all'Agente di sicurezza del porto o dell'impianto portuale 24 ore prima dell'arrivo della stessa per il successivo inoltro ai presidi di varco.
- 4.8 Le procedure di identificazione non hanno luogo nei confronti del personale delle Forze di Polizia, dei Vigili del Fuoco, del servizio 118, della ASL3 e della Capitaneria di Porto in caso di emergenza.

Articolo 5 - Obblighi del personale con compiti di security

- 5.1 L'agente di sicurezza del porto, gli agenti di sicurezza degli impianti portuali (PFSO), nonché tutto il personale con compiti di "*maritime security*", sono tenuti all'osservanza delle norme contenute nel Programma Nazionale di Sicurezza Marittima vigente e dei provvedimenti emanati dall'Autorità Designata in materia.
- 5.2 In particolare, sono tenuti ad assicurare l'applicazione delle disposizioni contenute, per i tre diversi livelli di sicurezza, rispettivamente nel piano di sicurezza del porto (PSP) e degli impianti portuali (PFSP), secondo le proprie mansioni, con particolare riguardo alle misure, di tipo fisico e strutturale/organizzativo, tese a prevenire gli accessi non autorizzati o in orario non consentito (si veda il precedente punto 4.5) di persone, veicoli, merci o cose.

Articolo 6 – Esercitazioni ed addestramenti

- 6.1 Ogni impianto portuale deve effettuare una volta all'anno ed in ogni caso ad intervalli non superiore a 18 mesi, addestramenti finalizzati a mettere alla prova le comunicazioni, il coordinamento, la disponibilità delle risorse e le reazioni, conformemente a quanto disposto dall'ISPS Code (B 18.6).

- 6.2 Deve inoltre condurre, con cadenza trimestrale, almeno una esercitazione interna finalizzata a verificare il corretto svolgimento delle procedure e la funzionalità dei mezzi utilizzati, conformemente a quanto disposto dall'ISPS Code (B/18.5).
- 6.3 Tutti gli impianti portuali partecipano, come di volta in volta richiesto, alle esercitazioni complesse ed alle esercitazioni di *security* organizzate da questa Autorità designata in cooperazione con gli altri enti competenti.
- 6.4 Tutte le esercitazioni e le attività addestrative devono essere debitamente registrate e documentate.

Articolo 7 – Autovalutazione / audit

- 7.1 A norma del Programma Nazionale di sicurezza marittima, i PFSO devono svolgere, al termine di ogni anno, un'attività conoscitiva e propositiva finalizzata a rilevare eventuali "carenze" interpretative e/o applicative delle pianificazioni di sicurezza (PFSP) favorendone il necessario rimedio. Gli esiti della suddetta attività devono essere comunicati all'Autorità Designata per l'adozione degli eventuali provvedimenti di competenza.
- 7.2 Gli impianti portuali devono, inoltre, prevedere un programma interno di audit che contenga le azioni, pianificate e sistematiche, necessarie a fornire certezza che tutte le attività di sicurezza siano condotte nel rispetto dei relativi piani di sicurezza. La documentazione e gli esiti di detta attività devono essere custoditi dal PFSO per l'eventuale verifica da parte dell'Autorità Designata.

Articolo 8 – Livelli di security

- 8.1 Il porto e gli impianti portuali soggetti al Cap. XI-2 della convenzione SOLAS ed all'ISPS Code, a meno che non sia diversamente determinato, operano al livello di sicurezza 1. In caso di comunicazione dell'innalzamento del livello di sicurezza da parte dell'Autorità Designata, essi si adeguano al nuovo livello con immediatezza, dandone tempestiva comunicazione. E' dovere del PFSO implementare ogni misura preventiva addizionale ritenuta necessaria, in base alle circostanze, per garantire la sicurezza, anche qualora prevista da un livello di sicurezza superiore a quello Stabilito dall'Amministrazione. Sarà cura del PFSO comunicare all'Autorità designata ogni iniziativa a riguardo.
- 8.2 Tutte le navi che scalano il porto di Genova devono adeguare il proprio livello di *security* a quello dell'impianto portuale, qualora quest'ultimo sia superiore. A norma della *Regola 4.5 del capitolo XI-2 della SOLAS*, la nave che non possa osservare i requisiti del livello di sicurezza stabilito deve informarne l'Autorità designata prima di entrare nel porto o prima di procedere ad una qualunque attività di interfaccia nave/ porto.

Articolo 9 – Dichiarazione di sicurezza (DOS)

- 9.1 Una dichiarazione di sicurezza deve essere completata prima che avvenga l'interfaccia tra l'impianto e la nave se:
- a) impianto e nave operano ad un livello di sicurezza diverso;
 - b) uno dei due non è fornito di un piano di sicurezza. Nel caso di navi ISPS ai lavori, la DOS sarà sottoscritta dall'ufficiale di sicurezza della nave (SSO) e da un responsabile del cantiere secondo le indicazioni di cui al punto 16 della circolare MSC 1111, annessa alla circolare titolo "Security" n° 03, del 28 giugno 2004;

- c) la nave, non soggetta alla regola 2 cap. XI/2 della SOLAS, compromette la sicurezza delle navi alle quali si applica la predetta normativa SOLAS (reg. 3.8 del regolamento CE 725/2004);
- d) l'ufficiale di sicurezza della nave (SSO) o l'agente di sicurezza dell'impianto portuale (PFSO) rilevano la presenza di minacce alla *security* dell'interfaccia.

- 9.2 La dichiarazione di sicurezza deve fornire tutti i mezzi per assicurare che tutte le problematiche di sicurezza condivise siano tenute pienamente in conto nel corso dell'interfaccia e deve contenere le informazioni riportate nel modello in appendice 1 alla parte B dell'ISPS Code.
- 9.3 L'agente di sicurezza dell'impianto portuale (PFSO) e l'ufficiale di sicurezza della nave (SSO) o i loro rappresentanti autorizzati, devono coordinare le procedure di sicurezza e concordare sui contenuti della DOS per il periodo di tempo in cui la nave sosta nell'accosto.
- 9.4 Né l'impianto portuale né la nave possono iniziare le operazioni commerciali prima che la DOS sia stata firmata ed implementata.
- 9.5 Una nuova dichiarazione è richiesta se il livello di sicurezza dovesse cambiare durante la permanenza della nave in porto.
- 9.6 Copia della DOS deve essere trasmessa all'Autorità Designata per le eventuali azioni di competenza.

Articolo 10 – Altri obblighi per gli impianti portuali

- 10.1 Gli impianti portuali registrano e comunicano all'Autorità Designata qualsiasi atto o circostanza sospetti che minaccino la sicurezza di un impianto portuale o di un'interfaccia nave/porto secondo le procedure contenute nei piani di sicurezza.
- 10.2 Il PFSO è tenuto ad aggiornare l'Autorità Designata in merito ad ogni cambiamento nei confini, aree, strutture, attrezzature od organizzazione dell'impianto portuale perché sia valutata l'opportunità di procedere ad una revisione della valutazione di sicurezza.

Articolo 11 – Obblighi per le navi dirette nel porto di Genova

- 11.1 Le navi dirette nel porto di Genova, con un anticipo di almeno ventiquattro ore o al più tardi al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la durata del viaggio sia inferiore a ventiquattro ore, ovvero, durante il viaggio, non appena il porto di Genova sia individuato come porto di scalo, devono presentare la comunicazione delle informazioni previste dalla Regola 9.2 (navi che hanno l'intenzione di entrare in un porto di un altro governo contraente) del Cap XI- 2 della SOLAS 74 nonché l'art.6.1 (comunicazioni di informazioni di sicurezza prima dell'ingresso in un porto di uno stato membro) del Regolamento (CE) n. 725/2004, attraverso la compilazione del *format* denominato SHIP PRE-ARRIVAL SECURITY INFORMATION FORM completo di lista equipaggio, lista passeggeri, lista eventuali clandestini presenti a bordo, lista delle merci pericolose, lista del personale di sicurezza privata di protezione e delle armi in dotazione ex art. 3 del Decreto Dirigenziale 349/2013 del 03.04.2013 (**allegato C**). Il Comando di bordo potrà inviare le informazioni al Centro VTS di Genova mediante l'apposita funzione del sistema informatico PMIS 2. Qualora la nave non fornisse tali informazioni, potranno essere adottati i provvedimenti previsti dalla normativa vigente, tra cui il diniego dell'ingresso in porto.

11.2 In particolari circostanze ed ai fini di sicurezza, l'Autorità Designata può disporre lo spegnimento dell'apparato AIS alle navi dirette o che si trovino all'ormeggio nel porto di Genova.

Articolo 12 - Disposizioni particolari per le marine ed i circoli nautici

12.1 Le marine ed i circoli nautici presso i quali abitualmente ormeggino unità da diporto soggette alla disciplina di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 95 del 4 aprile 2005 recante "Norme tecniche per le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche", di stazza lorda pari o superiore alle 500 GT, ovvero unità da diporto battenti bandiera estera, di stazza lorda pari o superiore alle 500 GT, impiegate in attività commerciali (commercial yacht), devono dotarsi di apposito piano di sicurezza dell'impianto portuale (PFSP) a seguito di aggiornamento della valutazione di sicurezza a cura dell'Autorità Portuale.

12.2 Qualora invece dette marine e circoli nautici siano interessati solo saltuariamente dallo scalo delle unità di cui al precedente punto, dovranno coordinare le procedure di sicurezza con gli ufficiali di sicurezza di bordo mediante la redazione della DOS di cui al precedente articolo 9.

Articolo 13 – Disciplina sanzionatoria e disposizioni finali

13.1 I contravventori alle norme in materia di sicurezza marittima contenute nella presente ordinanza, salvo che il fatto non costituisca altro e più grave illecito, incorrono nella sanzione amministrativa di cui all'articolo 1174, 3° comma, del Codice della Navigazione, che prevede il pagamento di una somma da euro 1.032,00 a euro 6.197,00.

13.2 E' fatto obbligo a chiunque di osservare e far osservare la presente Ordinanza. La sua diffusione sarà assicurata mediante:

- a) trasmissione al Comune di Genova ed alle Amministrazioni interessate;
- b) divulgazione a cura dei mezzi d'informazione;
- c) ai sensi dell'art. 32 della Legge 69/2009, mediante inserzione nella sezione Ordinanze del sito informatico istituzionale della Capitaneria di Porto di Genova all'indirizzo www.guardiacostiera.it/genova, sezione ordinanze.

Genova, 05/08/2015

IL COMANDANTE
Ammiraglio Ispettore (CP)
Vincenzo MELONE

Allegato A

(Aree portuali comuni - elenco impianti portuali del porto di Genova)

Allegato B

(Varchi portuali- Limitazioni e orari)

Allegato C

(Ship pre-arrival information form)

ALLEGATO A

I confini dell'area portuale di Genova, ai fini della maritime security, sono stati definiti con decreto n. 309 in data 22 settembre 2014 del Capo del Compartimento Marittimo di Genova.

Le aree comprese all'interno del porto sono costituite: in parte da impianti portuali individuati quali "port facility" ai sensi dell'ISPS code e del Reg. (CE) n. 725/2004 e in parte da aree portuali c.d. "comuni", alle quali si accede attraverso i varchi portuali.

PORTO DI GENOVA – ELENCO IMPIANTI PORTUALI (PORT FACILITY)

DENOMINAZIONE	IMO PF No.	TIPOLOGIA
Forest Terminal Ponte Somalia Ponente	ITGOA-0001	General Cargo
Genoa Metal Terminal Ponte Eritrea	ITGOA-0003	General Cargo
Ilva S.P.A.	ITGOA-0006	Bulk carrier - Iron and steel products
Industrie Rebora Ponte Etiopia	ITGOA-0005	Containers - Ro-ro - General cargo
Molo Vecchio Crociere S.r.l.	ITGOA-0017	Passengers Ship - Mega-Yacht in commercial service
Porto Petroli - Ge Multedo	ITGOA-0007	LPG, LNG or petrol storage - Other dangerous goods
Sampierdarena Olii - Calata Mogadiscio	ITGOA-0008	Load/Unl Vegetables Oil
Terminal Eni - Calata Olii Minerali	ITGOA-0010	LPG, LNG or petrol storage
Terminal Messina	ITGOA-0011	Containers - Ro-ro
Terminal Petrolig - Calata Olii Minerali	ITGOA-0013	LPG, LNG or petrol storage
Terminal Rinfuse Genova S.r.l.	ITGOA-0014	Bulk carrier
Terminal S.E.C.H. - Calata Sanità	ITGOA-0016	Containers
Terminal Saar - Ponte Paleocapa	ITGOA-0015	Load/unl. Vegetables Oils
Terminal San Giorgio Ponte Libia -Somalia	ITGOA-0019	Containers - Ro-ro - General cargo
Terminal Stazioni Marittime S.P.A.	ITGOA-0009	Passenger Ship - Passenger ferries
Voltri Terminal Europa	ITGOA-0004	Containers

PORTO DI GENOVA – AREE PORTUALI COMUNI

Il porto di Genova risulta suddiviso nelle seguenti quattro macro aree:

- settore industriale delle riparazioni navali, compreso tra il confine di levante del porto ed il porto antico;
- settore passeggeri, compreso tra il varco S. Limbania ed il varco Albertazzi;
- settore Commerciale, compreso tra il varco Albertazzi ed il confine di ponente (Ponte Canepa Terminal Messina);
- bacino di Voltri aree PDE – Voltri Terminal Europa (VTE)

ALLEGATO B

VARCHI COMUNI PORTUALI ED ORARI DI APERTURA NELL'ARCO DELLA SETTIMANA

VARCO	L	M	M	G	V	S	D	Nota
Levante	06.30 – 20.00					06.30 – 15.00	Chiuso	
Pedonale Saffi	H24							Apertura da remoto
Giano	07.00 – 19.00					Chiuso		
Quadrio	H 24							
Grazie	H 24							
Santa Limbania	H 24							
Ponte dei Mille	H 24							
Albertazzi uscita	06.00 – 24.00							
Passo Nuovo e Scala pedonale	Chiuso							
San Benigno – Prevarco ingresso	06.00 – 22.00					06.00 – 14.00	Chiuso	
San Benigno entrata ed uscita	06.00 – 22.00					06.00 – 14.00	Chiuso	
Etiopia	H 24							
Derna	Ferroviario a richiesta							
Campetto / Rio San Giuliano	H 24							
Viadotto VTE	06.00 – 22.00					06.00 – 14.00	Chiuso	Negli orari di chiusura è gestito da remoto dal Concessionario

VARCHI GESTITI IN AUTONOMIA DAI CONCESSIONARI

- Terminal Messina
- ILVA
- Porto Petroli

ALLEGATO C

SHIP PRE-ARRIVAL SECURITY INFORMATION FORM

FOR ALL SHIPS PRIOR TO ENTRY INTO THE PORT OF AN EU MEMBER STATE
(SOLAS REGULATION XI-2/9 AND ARTICLE 6.3 OF REGULATION (EC) No. 725/2004)

**TO BE SUBMITTED TO THE COMPETENT AUTHORITY FOR MARITIME SECURITY OF
THE PORT OF ARRIVAL**

<i>Particulars of the ship and contact details</i>							
IMO number				Name of ship			
Port of registry				Flag State			
Type of ship				Call Sign			
Gross Tonnage				Inmarsat call numbers (if available)			
Name of Company				Imo number of Company			
CSO name & 24 hour contact details							
Port of arrival				Port facility of arrival (if known)			
<i>Port and port facility information</i>							
Expected date and time of arrival of the ship in port (ETA) (B/4.39.3 ISPS Code)							
Primary purpose of call							
<i>Information required by SOLAS regulation XI-2/9.2.1</i>							
Does the ship have a valid International Ship Security Certificate (ISSC)? (XI-2 / 9.2.1.1)	YES	ISSC	NO - why not?		Issued by (name of Administration or RSO)	Expiry date (dd/mm/yyyy)	
Does the ship have an approved SSP on board?	YES	NO	Security Level at which the ship is currently operating? (XI-2 / 9.2.1.2)	Security Level 1	Security Level 2	Security Level 3	
Location of ship at the time this report is made (B/4.39.2 ISPS Code)							
List the last ten calls at port facilities in chronological order (most recent call first): (XI-2 / 9.2.1.3)							
No.	Date from (dd/mm/yyyy)	Date to (dd/mm/yyyy)	Port	Country	UNLOCODE (if available)	Port facility	Security Level
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
Did the ship take any special or additional security measures, beyond those in the approved SSP? If the answer is YES, indicate below the special or additional security measures taken by the ship. (XI-2/ 9.2.1.4)						YES	NO
No. (as above)							
1							
2							

3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

List the ship-to-ship activities, in chronological order (most recent first), which have been carried out during the period of the last ten calls at port facilities listed above. Expand table below or continue on separate page if necessary – insert total number of ship-to-ship activities:

Have the ship security procedures specified in the approved SSP been maintained during each of these ship-to-ship activities? (XI-2 / 9.2.1.5)	YES	NO
If NO, provide details of the security measures applied in lieu in the final column below.		

No.	Date from (dd/mm/yyyy)	Date to (dd/mm/yyyy)	Location or Longitude and Latitude	Ship-to-ship activity	Security measures applied in lieu
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

General description of the cargo aboard the ship (XI-2 / 9.2.1.6 and B/4.39.4 ISPS Code)			
Is the ship carrying any dangerous substances as cargo covered by any of Classes 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 or 8 of the IMDG Code?	YES	NO	If YES, confirm Dangerous Goods Manifest (IMO FAL Form 7) (or relevant extract) is attached
Confirm a copy of ship's crew list is attached (I.M.O. FAL Form 5) (XI-2 / 9.2.1.6 and B/4.39.4 ISPS Code)	YES	Confirm a copy of the ship's passenger list is attached (XI-2 / 9.2.1.6 and B/4.39.4 ISPS Code)	YES

Other security-related information

Is there any security-related matter you wish to report?	YES	Provide details:	NO
--	-----	------------------	----

Agent of ship at intended port of arrival

Name: .	Contact details (Tel. no.):
---------	-----------------------------

Identification of person providing the information

Title or Position (delete as appropriate): Master / SSO / CSO / Ship's agent (as above)	Name:	Signature:
Date/Time/Place of completion of report		

Articolo 9

Operazioni di bunkeraggio

1. Le operazioni di *bunkeraggio* alle navi che operano ai pontili del porto petroli è svolto dalle sole società concessionarie di detto servizio.
2. Le navi cisterna che intendono effettuare operazioni di *bunkeraggio* devono essere preventivamente comunicate alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo -. Le stesse operazioni non possono avvenire in occasione di movimenti di arrivo /partenza o *shifting* di navi qualora gli spazi minimi di manovra tra navi ormeggiate all'interno dello stesso bacino e di cui all'articolo 6, punto 2, non siano rispettate. A tal fine, prima dell'inizio di ogni operazione di bunkeraggio e comunque con almeno quattro ore di anticipo, la società concessionaria deve presentare apposita istanza alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo in cui devono essere indicati:
 - a. il nome della bettolina;
 - b. il tipo, le caratteristiche (punto di infiammabilità, temperatura, categoria di appartenenza, tenore di zolfo, contenuto di H_2S) e la quantità del prodotto;
 - c. il nome della nave cui è destinato ed il relativo ormeggio.

- d. la durata prevista dell'operazione e le modalità di conferimento.
3. Le bettoline impiegate per il rifornimento di combustibile alle navi cisterna ormeggiate presso porto petroli devono essere regolarmente abilitate ad esercitare tale servizio. Esse hanno l'obbligo di mantenere, per tutta la durata della fornitura, un idoneo operatore in prossimità del connettore pronto ad effettuare il distacco rapido in caso di necessità. Le bettoline devono essere sempre in condizioni di allontanarsi immediatamente con i propri mezzi in caso di emergenza.
 4. Le bettoline che accostano alla nave cisterna devono essere protette da idonei parabordi in numero sufficiente e sistemati in modo tale da impedire il contatto diretto con la murata della nave che si rifornisce. Esse devono essere dotate di reti parascintille sistemate a tutti gli scarichi di ogni tipo di motore, agli sfoghi delle casse *fuel* in coperta e quelli destinati alla ventilazione dei locali cucina. Gli ombrinali dell'unità, durante le operazioni di rifornimento, devono, altresì, essere mantenuti chiusi.
 5. Le operazioni di rifornimento devono essere effettuate, senza alcuna interruzione, nell'arco delle ventiquattrore. In caso di operazioni notturne, l'area oggetto di operazioni deve essere idoneamente illuminata. L'intensità di illuminazione (illuminamento) non deve risultare inferiore a 10 lux ad 1 metro dai piani di lavoro
 6. Durante l'affiancamento e la sosta della bettolina sotto la nave cisterna non devono essere in corso operazioni di carica e/o scarica di prodotti aventi punto di infiammabilità inferiore od uguale a 60°C o di lavaggi delle cisterne con crudo (C.O.W.).
 7. Non devono, altresì, compiersi operazioni di misurazione e campionamenti di cisterne contenenti prodotti aventi punto di infiammabilità inferiore od uguale a 60°C.
 8. Per l'intera durata delle operazioni di rifornimento devono essere mantenuti pronti all'uso, per ogni evenienza, i mezzi e le dotazioni antincendio fisse e mobili di bordo.
 9. I comandi di bordo delle bettoline, durante tali operazioni, devono effettuare ascolto continuo su canale radio VHF 10 e comunicare alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo - l'ora di inizio e di fine delle operazioni di rifornimento, eventuali periodi di sospensione, ritardi, inconvenienti ed incidenti occorsi durante il rifornimento.
 10. Qualora si verificassero fuoriuscite di prodotto, eventi dannosi o stati di pericolo durante lo svolgimento delle operazioni di rifornimento/ bunkeraggio, il Comandante della nave e gli addetti delle ditte concessionarie che forniscono il prodotto sono tenuti a sospendere immediatamente le operazioni, informando la Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo - per l'adozione di tutti i provvedimenti ritenuti opportuni. In presenza di inquinamento, devono, altresì, essere adottati tutti gli accorgimenti idonei ad evitare la fuoriuscita ed a limitare l'entità dello sversamento. L'obbligo d'informazione sussiste anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone e delle infrastrutture portuali. E' a carico del fornitore del servizio e/o della nave, secondo le rispettive responsabilità, la bonifica della zona inquinata e gli oneri derivanti. Le operazioni di rifornimento/ bunkeraggio potranno essere riprese solo a seguito di nulla osta da parte della Capitaneria di porto.





Ministero dei Trasporti e della Navigazione

CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA

Sezione Tecnica

ORDINANZA N° 61 /2001

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Genova,

- VISTA** la Legge 13.05.1940 n° 690 – “Organizzazione e funzionamento del servizio antincendio nei porti;
- VISTA** la Legge 27.12.1973 n° 850 “Aumento degli organici del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco”;
- VISTA** la Legge 28.01.1994 n° 84 “Riordino della legislazione in materia portuale” e successive modificazioni ed integrazioni;
- VISTO** il Decreto Legislativo 19.09.1994 n° 626 – “Attuazione delle direttive 89/931CEE, 89/654CEE, 89/655CEE, 90/269CEE, 9/270CEE, 90/394CEE e 90/679CEE;
- VISTO** il Decreto Ministeriale 10.03.98, in attuazione del disposto del Decreto Legislativo 626/94;
- VISTO** il Decreto Legislativo 27 luglio 1999 n° 272 “Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell’espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale a norma della Legge 31 dicembre 1999 n° 485”;
- VISTO** il “Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del porto di Genova” approvato con propria ordinanza n° 10 in data 15.02.1996;
- VISTA** la propria ordinanza n° 07/96 in data 19.01.1996 che ha approvato il “Regolamento per il transito e la sosta delle merci pericolose nel porto di Genova”;
- RITENUTO** necessario aggiornare, alla luce del mutato grado normativo, la disciplina dell’espletamento dei servizi integrativi antincendio nel porto di Genova, di cui al Capo III del citato “Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del porto di Genova” approvato con l’ordinanza n° 10/96 in data 15.02.1996;
- SENTITO** il parere del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, dell’Autorità Portuale, dell’U.S.L. n° 3 “Genovese” – Dipartimento di Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro, nonché delle Associazioni sindacali più rappresentative dell’utenza portuale;
- VISTI** gli Artt. 80 e 81 del Codice della Navigazione, nonché gli Artt. 59, 84, 85, 87 e 88 del relativo Regolamento di Esecuzione (parte marittima).

ORDINA

Articolo 1 – Approvazione

E’ approvato l’unito “Regolamento per l’espletamento del Servizio Integrativo Antincendio nel porto di Genova”.

Articolo 2 – Entrata in vigore

Il suddetto Regolamento entra in vigore a decorrere dal 1° Maggio 2001.

Articolo 3 - Abrogazione di norme

A decorrere dalla data di entrata in vigore, è abrogato il Capo III del "Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del porto di Genova" approvato con propria ordinanza n° 10/96 in data 15.02.1996 (Artt. da 23 a 41 compresi) come ogni altra disposizione in contrasto con le norme contenute nel presente Regolamento.

Articolo 4 - Norme Penali

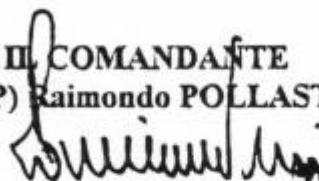
Si fa obbligo a chiunque spetti di osservare e fare rispettare la presente ordinanza. I contravventori, salvo che il fatto non costituisca altro o più grave reato, saranno perseguiti ai sensi dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione che prevede la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni (Euro 1032.91) a lire dieci milioni (Euro 5164.57).

Genova, _____

11 APR. 2001

(EURO 6197,48)

IL COMANDANTE
C.A. (CP) Raimondo POLLASTRINI





Ministero dei Trasporti e della Navigazione
CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA

**Regolamento per l'espletamento del servizio integrativo
antincendio nel porto di Genova**

Premessa

Lo scopo delle seguenti norme è disciplinare l'esercizio del servizio integrativo antincendio nel porto di Genova, sia a bordo delle navi che a terra. Rimangono ferme le competenze e le responsabilità attribuite dalla vigente normativa al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, in materia di organizzazione del servizio antincendio nei porti e, in particolare, dalla Legge 13.5.1940 n°690.

Art. 1 GENERALITA'

- 1.1 L'espletamento del servizio integrativo antincendio può essere disposto:
- a) a bordo delle navi, sostanti in porto o in rada;
 - b) a terra, nell'ambito portuale e, nella zona demaniale marittima complementare e limitrofa;
- 1.2 L'obbligatorietà del servizio è disposta nei casi stabiliti con Ordinanze e Regolamenti emanati dall'Autorità Marittima per quanto riguarda il punto 1.1.a) e dall'Autorità Portuale per quanto riguarda il punto 1.1.b).
- 1.3 Il servizio integrativo antincendio può essere espletato dai seguenti soggetti:
- 1.3.1 Società, Organizzazioni, Associazioni pubbliche o private autorizzate dall'Autorità Marittima ai sensi dell'art. 20 della Legge 27 dicembre 1973 n. 850; le organizzazioni predette quando debitamente autorizzate, possono pertanto svolgere il servizio integrativo antincendio per conto terzi. Il servizio integrativo antincendio non può essere svolto in **forma individuale**.
 - 1.3.2 Datori di lavoro (Imprese Portuali, Terminalisti o altro) che intendano avvalersi della facoltà di organizzare il servizio integrativo antincendio ai sensi dell'art.5 del Decreto Legislativo 27/7/99 n. 272. In tale circostanza il servizio integrativo antincendio può essere effettuato esclusivamente per conto proprio, con personale esclusivamente dedicato a questo servizio ed all'espletamento degli obblighi di servizio pubblico ad esso connessi e solamente all'interno di aree, depositi, stabilimenti portuali in concessione.

Art. 2 – PERSONALE ADDETTO AL SERVIZIO INTEGRATIVO ANTINCENDIO

Tutto il personale addetto al servizio integrativo antincendio, sia esso socio o dipendente delle Società autorizzate di cui all'art. 1.3.1 o dei datori di lavori di cui all'art. 1.3.2, dovrà essere iscritto negli appositi registri tenuti dalla Capitaneria di Porto di Genova con le qualifiche riportate nei

successivi paragrafi e dovrà possedere i requisiti sottoportati. Il numero delle iscrizioni del personale socio o dipendente delle società autorizzate dovrà essere idoneo a soddisfare le esigenze operative di un servizio adeguato ed efficiente.

2.1 Personale socio/dipendente di società autorizzate ex art.20 Legge 27.12.73 n°850

2.1.1. Iscrizione e requisiti

Per ottenere l'iscrizione nei registri con la qualifica di Guardie ai Fuochi di cui al precedente articolo detto personale dovrà presentare domanda alla Capitaneria di Porto di Genova tramite le Società/Associazioni di appartenenza ed essere in possesso dei seguenti requisiti:

- 1) essere cittadino italiano o di un paese membro della Comunità Europea;
- 2) aver compiuto 18 anni e non aver superato i 40 alla data di presentazione della domanda;
- 3) essere idoneo alla mansione specifica, da documentarsi mediante certificazione di idoneità da parte del medico competente della Società di appartenenza;
- 4) avere ottemperato all'obbligo scolastico ed essere in possesso del diploma di scuola media inferiore;
- 5) aver presentato domanda al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco per essere iscritto fra il personale volontario discontinuo ed essere in possesso dei requisiti previsti dal regolamento del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco;
- 6) aver superato l'esame teorico pratico davanti alla Commissione nominata dal Capo del Compartimento Marittimo di Genova di cui al successivo art. 2.3;
- 7) aver prestato uno dei servizi appresso indicati:
 - a)- nel Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco per almeno 10 mesi anche se in servizio di leva;
 - b)- nella Marina Militare per almeno 10 mesi, limitatamente al personale appartenente alle categorie di Nocchieri - Nocchieri di Porto, Tecnici di Macchina, Eletttricisti, Marinai servizi di Macchina, addetto al servizio di prevenzione incendi delle installazioni (a terra e Capitanerie di Porto), appartenente alle squadre S.A.M. o S.A.P. (a bordo delle navi).
 - c)- almeno un anno di navigazione a bordo di unità mercantili con le qualifiche di Ufficiale di coperta/macchina, marinaio, nostromo, fuochista, motorista, operaio meccanico, frigorista, elettricista, tankista su navi cisterna/gasiere, vigile del fuoco su navi passeggeri. Il periodo di imbarco richiesto è ridotto a 6 mesi per coloro che hanno effettuato un corso antincendio riconosciuto ai sensi delle Convenzioni Internazionali STCW 78.
- 8) non aver subito condanne per i reati previsti dall'art. 238, punto 4 del Regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione, salvo che sia intervenuta la riabilitazione, tenuto altresì conto delle circolari emanate in materia dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

2.1.2 In alternativa ai servizi di cui al precedente paragrafo 7, il richiedente dovrà avere svolto un corso di formazione/lavoro teorico/pratico della durata di almeno 3 mesi presso una delle Società autorizzate di cui sopra di cui al punto 1.3.1.

Le Guardie ai Fuochi, dipendenti dalle suddette società, una volta iscritte nei Registri potranno prestare il proprio servizio a bordo delle navi o a terra. Coloro che hanno prestato uno dei servizi di cui al paragrafo 7) delle lettere a), b), e c) del punto 2.1.1, in luogo della frequenza del corso di formazione di cui al periodo prima di poter effettuare il proprio servizio autonomamente, dovranno essere affiancati per almeno 3 mesi ad un'altra Guardia ai Fuochi di provata esperienza.

2.2 Personale dipendente da Imprese Portuali/Terminalisti.

2.2.1 Iscrizione e requisiti

Il suddetto personale potrà prestare servizio all'interno dell'area, terminal, stabilimento, magazzino in concessione al datore di lavoro, con esclusione quindi del servizio a bordo delle navi anche se di proprietà (o armate) dello stesso datore di lavoro.

Per ottenere l'iscrizione nei Registri di cui al presente articolo detto personale dovrà presentare domanda alla Capitaneria di Porto di Genova tramite il proprio datore di lavoro ed :

- essere in possesso dei requisiti di cui ai paragrafi 1), 3), 4), 5), 6), del punto 2.1.1;
- aver compiuto 18 anni e non aver raggiunto l'età massima per il collocamento in pensione prevista dalla normativa vigente al momento dell'iscrizione;
- avere effettuato un corso specifico di formazione antincendio previsti dall'art. 6 del Decreto Legislativo n. 272/99 oppure aver prestato uno dei servizi di cui al paragrafo 7 del precedente punto 2.1.1.

Il personale di cui al presente punto viene iscritto in appositi registri con la qualifica di "Guardia ai Fuochi per l'esclusivo servizio di vigilanza antincendio all'interno dei terminal".

Le Guardie ai Fuochi in servizio presso i terminal sono alle dipendenze del **Responsabile del Servizio Merci Pericolose o del Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione del terminal** e non possono essere adibite ad altre mansioni o lavori anche se temporanei.

Le guardie ai fuochi che hanno effettuato il corso di formazione antincendio previsto dall'art.6 del Decreto legislativo n° 272/99, oppure che hanno prestato uno dei servizi di cui al paragrafo 7) lettere a),b) e c) del precedente art.2.1.1 o che hanno frequentato, in via transitoria, uno dei corsi elencati al successivo art.6 del presente Regolamento, prima di poter effettuare il proprio servizio autonomamente, dovranno essere affiancati per almeno 3 mesi ad un'altra guardia ai fuochi di provata esperienza. Nella fase di prima applicazione del presente paragrafo, l'affiancamento potrà essere effettuato con personale già socio/dipendente di società autorizzate ex art.20 Legge 27.12.1973 n° 850.

2.3 Commissione d'esame

La Commissione incaricata di accertare il possesso dei requisiti di idoneità soggettiva e di capacità tecnica da parte degli aspiranti "guardia ai fuochi" è composta da:

- 1) Capo Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, Presidente;
- 2) un Ufficiale designato dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, membro;
- 3) Consulente Chimico di Porto designato dall'Associazione di categoria, membro;
- 4) un rappresentante dell'Autorità Portuale, membro;
- 5) un Ufficiale inferiore/Sottufficiale di porto, segretario, senza diritto di voto.

La Commissione delibera a maggioranza; nel caso in cui i pareri siano discordanti, prevale l'opinione del Presidente.

2.4 Programmi d'esame

I programmi di esame professionale sono distinti tra:

- 1) Programma d'esame per le guardie ai fuochi dipendenti da Società autorizzate ad espletare i servizi integrativi antincendio per "conto terzi".

- 2) "Programma d'esame per le guardie ai fuochi dipendenti da Imprese Portuali/Terminalisti per l'espletamento dei servizi integrativi antincendio in conto proprio".

2.4.1 Programma d'esame n° 1

- un esame teorico che verterà su risposte scritte di un elaborato compilato dalla Commissione d'esame sulle seguenti materie:
 - a) nozioni elementari sulla combustione (calore di innesco, combustibile, comburente, temperatura di infiammabilità e di autoaccensione, autocatalisi, flash over);
 - b) classi di incendio ai sensi della normativa CE;
 - c) modalità di estinzione degli incendi (raffreddamento, allontanamento, soffocamento, anticatalisi);
 - d) sistemi di protezione individuale contro il fuoco: tute, maschere, filtri, respiratori autonomi, ecc.;
 - e) buona conoscenza delle varie classi IMO delle merci pericolose e loro principali caratteristiche;
 - f) disposizioni in caso d'incendio a bordo o nelle adiacenze di una nave, vigenti nel porto di Genova, ivi compresi i vari metodi d'intervento a seconda del luogo interessato e del materiale coinvolto nell'incendio;
 - g) controlli e precauzioni nel caso di lavori a bordo delle navi;
 - h) controlli e precauzioni durante le operazioni commerciali e di bunkeraggio delle navi con carichi pericolosi;
 - i) norme di prevenzione antinquinamento delle acque marine da idrocarburi;
 - j) l'esame sarà completato da una prova pratica consistente nella descrizione e nell'impiego pratico dei mezzi di estinzione degli incendi ad acqua, schiuma, polvere, CO₂ degli impianti fissi di estinzione sia a bordo delle navi che a terra e delle attrezzature mobili sia in dotazione alle navi che a terra.

Coloro che all'atto della presentazione della domanda risultino già iscritti tra il personale ausiliario discontinuo del Corpo dei Vigili del Fuoco sono esentati dal sostenere la prova d'esame di cui ai precedenti punti da a) ad e).

2.4.2 Programma d'esame n° 2

- un esame teorico che verterà su risposte scritte di un elaborato compilato dalla Commissione d'esame sulle seguenti materie:
 - a) nozioni elementari sulla combustione (calore di innesco, combustibile, comburente, temperatura di infiammabilità e di autoaccensione, autocatalisi, flash over);
 - b) classi di incendio ai sensi della normativa CE;
 - c) modalità di estinzione degli incendi (raffreddamento, allontanamento, soffocamento, anticatalisi);
 - d) sistemi di protezione individuale contro il fuoco: tute, maschere, filtri, respiratori autonomi, ecc.;
 - e) disposizioni in caso d'incendio a bordo o nelle adiacenze di una nave, vigenti nel porto di Genova, ivi compresi i vari metodi d'intervento a seconda del luogo interessato e del materiale coinvolto nell'incendio;
 - f) buona conoscenza delle varie classi IMO delle merci pericolose e loro principali caratteristiche;
 - g) norme di prevenzione antinquinamento delle acque marine;
 - h) l'esame sarà completato da una prova pratica consistente nella descrizione e nell'impiego pratico dei mezzi di estinzione degli incendi ad

acqua, schiuma, polvere, CO₂ degli impianti fissi di estinzione sia a bordo delle navi che a terra e delle attrezzature mobili sia in dotazione alle navi che a terra.

Coloro che all'atto della presentazione dell'istanza risultino già iscritti tra il personale volontario e discontinuo del Corpo dei Vigili del Fuoco, sono esentati dal sostenere la prova di esame vertente sugli argomenti da a) ad e).

2.5 Rilascio Tesserino di riconoscimento

All'atto dell'iscrizione nei registri del servizio antincendio delle guardie ai fuochi, il Comandante del porto rilascia all'interessato la tessera di riconoscimento. La predetta tessera deve riportare: la fotografia, il numero e la data di iscrizione nel registro, le generalità, il luogo e la data di nascita, la residenza e l'annotazione relativa all'appartenenza ad una delle Società autorizzate o imprese portuali. In caso di perdita o di distruzione di detta tessera il Comandante del porto ne rilascia un duplicato facendone menzione nella nuova tessera.

Se la tessera smarrita è in seguito ritrovata, il Comandante del porto la ritira e l'annulla annotandovi la ragione dell'annullamento.

Una nuova tessera di riconoscimento viene anche rilasciata allorché la precedente sia resa inservibile; in tal caso la precedente tessera viene annullata.

2.6 Cancellazione dai registri

La cancellazione dal Registro di cui ai precedenti articoli avviene:

- a) a domanda;
- b) per morte;
- c) per perdita di uno dei requisiti richiesti per l'iscrizione, ad eccezione dell'età;
- d) per motivi disciplinari (art. 1255 codice della navigazione);
- e) per aver raggiunto l'età pensionabile prescritta dalla legge.

2.7 Dotazioni individuali delle guardie ai fuochi.

Le Guardie ai Fuochi iscritte nel registro, hanno l'obbligo, in servizio, di indossare una divisa prescelta dalla Società avente però le seguenti caratteristiche:

- a) mostrine rosse sui risvolti dei colletti, delle camicie, dei giubbotti e dei pastrani;
- b) sul lato sinistro anteriore del giubbotto o della camicia e sull'elmetto protettivo in plastica di colore rosso, tipo rigido, dovrà essere applicato un fregio costituito da due ancore incrociate sormontate da una fiamma di colore giallorosso;
- c) le calzature, di colore marrone, dovranno essere senza chiodi o con suole di gomma

Ogni guardia ai fuochi in servizio dovrà, altresì, avere in dotazione:

- a) una imbracatura di sicurezza con piccozza e completa dei sistemi di trattenuta
- b) una maschera facciale con diversi filtri specifici e combinati;
- c) guanti di protezione;
- d) una lampada elettrica di sicurezza;
- e) un apparecchio ricetrasmittente portatile, del tipo antideflagrante per il personale di servizio al Porto Petroli sulle navi cisterna, operanti sui canali VHF internazionali 10, 12, 14 e 16;
- f) una capottina idonea a proteggere dal calore radiante o da getti di vapore.

Nota: tutti i capi di abbigliamento, comprese le calzature, dovranno essere del tipo "antistatico".

Art. 3 - SERVIZIO A BORDO DELLE NAVI PER LAVORI CON USO DI FIAMMA

Fermo restando che il servizio integrativo antincendio a bordo è riservato al personale dipendente dalle Società autorizzate ex art. 20 Legge 27.12.1973 n. 850 e fermo restando la possibilità per il Comandante della nave di impiegare personale facente parte dell'equipaggio purché qualificato e idoneo e previa presentazione alla Capitaneria di Porto dell'idonea documentazione (piani antincendio della nave, certificati STCW attestanti che il personale da impiegare nella sorveglianza ha effettuato il corso antincendio di base, elenco del materiale di protezione antincendio individuale disponibile), l'Autorità Marittima si riserva comunque la facoltà di obbligare la nave ad usufruire del servizio integrativo antincendio espletato dalle Società Autorizzate di cui sopra nei seguenti casi:

- a) se ritenuto opportuno in base ad una analisi di valutazione dei rischi connessi ai lavori da effettuare;
- b) se disposto espressamente dal Consulente Chimico del Porto nel "Certificato di non pericolosità).

Art. 4 - DOVERI

- 4.1 Tutte le "Guardie ai fuochi" siano esse dipendenti da Società autorizzate o Imprese Portuali/Terminalisti devono assicurare l'intervento in qualsiasi parte del porto a semplice richiesta dell'Autorità Marittima.
- 4.2 Le società autorizzate ex art.20 L.27.12.73 n°850 devono poter disporre, pena la decadenza dell'autorizzazione stessa, di una sede adeguata situata all'interno del porto o nelle immediate adiacenze. La sede dovrà essere dotata di diversi sistemi di comunicazione e, in ogni caso, almeno di un telefono e di un impianto RTF/VHF dotato almeno dei canali internazionali 10,12,14,16.
- 4.3 Dovrà essere conservato e tenuto aggiornato un registro sul quale sono annotati tutti i servizi effettuati dal personale impiegato, nonché note sull'esito del servizio stesso con particolare riguardo ad eventuali eventi straordinari, incidenti o altro. Il predetto registro dovrà essere vistato giornalmente dal responsabile del servizio e esibito all'Autorità Marittima.
- 4.4 Imprese Portuali/Terminalisti operanti per conto proprio.
 - a) Il servizio interno di sorveglianza antincendio, alle dipendenze del **Responsabile delle Merci Pericolose o del Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione del Terminal** ai sensi del precedente art. 2.2.1 deve essere dotato di idonei mezzi di comunicazione ed in particolare di almeno una linea telefonica diretta esterna e di un apparato radio RTF/VHF dotato dei canali internazionali 10, 12, 14 e 16
 - b) dovrà essere conservato e tenuto aggiornato un registro sul quale verrà annotato l'orario e l'avvicendamento nominativo delle Guardie ai Fuochi, nell'espletamento del servizio di vigilanza, nonché note sull'esito del servizio con particolare riguardo ad eventuali eventi straordinari, incidenti o altro.
 - c) Il predetto registro dovrà essere vistato giornalmente dal Responsabile del Servizio ed esibito all'Autorità Marittima ad ogni richiesta. Nel servizio di vigilanza antincendio non può essere impiegato altro personale dipendente dell'Impresa/Terminal che non sia iscritto come "Guardia ai fuochi" in servizio di vigilanza antincendio all'interno del terminal.
 - d) nel caso in cui l'Impresa/Terminal non intenda avvalersi del servizio di vigilanza antincendio in regime di autoproduzione, potrà effettuare il servizio impiegando esclusivamente personale delle Società autorizzate di cui al comma precedente. L'Impresa/Terminal dovrà ugualmente ricorrere all'utilizzo delle Società autorizzate, nel

- caso in cui le proprie "Guardie ai Fuochi per il servizio di vigilanza antincendio nei terminal" non siano disponibili anche solo temporaneamente; è vietato l'utilizzo di "Guardie ai Fuochi" dipendenti da altro Terminal.

Art. 5 – PIANIFICAZIONE E REGOLAMENTAZIONE INTERNA

5.1 – Società autorizzate ex art.20 Legge n° 850/73

I responsabili delle Società Autorizzate dovranno redigere dei piani interni dai quali risultino chiaramente:

- le dotazioni collettive e individuali a disposizione delle "Guardie ai Fuochi";
- le modalità di svolgimento del servizio. (turnazioni, redazione dei rapporti, divise da indossare, targhette di riconoscimento ecc.);
- comportamento da tenere in servizio e obblighi da assolvere.

Una copia del piano suddetto dovrà essere consegnato alla Capitaneria di Porto.

5.2 – Terminalisti/Imprese

Le Imprese portuali/Terminalisti redigono il piano delle misure per la gestione delle merci pericolose e per l'emergenza, come prescritto dagli artt. 4 e 12 del decreto Legislativo n°626/94 e dal D.M. 10 marzo 1998, all'interno del quale devono risultare chiaramente le stesse informazioni di cui la precedente para 5.1. Una copia del piano dovrà essere consegnata alla Capitaneria di Porto.

Qualora all'interno del terminal il servizio integrativo antincendio fosse svolto da Società autorizzate di cui al precedente para 5.1, le Imprese portuali/Terminalisti hanno l'obbligo di fornire alle Guardie ai Fuochi dipendenti dalle suddette società una adeguata informazione e formazione sul suddetto piano.

Art. 6 – NORME TRANSITORIE

Nelle more di istituzione dei corsi di formazione di cui all'art. 2.2.1, previsti dall'art. 6 del Decreto Legislativo n. 272/99, saranno ritenuti titoli equivalenti i corsi di sicurezza antincendio previsti dagli articoli 6 e 7 del D.M. 10 marzo 1998, in attuazione del disposto del Decreto legislativo 626/94, limitatamente a quelli per attività definite ad alto rischio (con rilascio di attestato da parte di apposita commissione d'esame VV.FF per quanto riguarda la sicurezza antincendio), nonché quello antincendio di base previsto dalla Convenzione Internazionale STCW 78.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA
Sezione Tecnica

ORDINANZA N° 266 /2001

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Genova.

- VISTO** il DPR 2 novembre 2000 n.362 - "Regolamento recante norme sul reclutamento, avanzamento ed impiego del personale volontario del Corpo nazionale dei vigili del fuoco";
- ESAMINATO** in particolare l'articolo 8 punto c) del suddetto Regolamento che inibisce l'iscrizione tra il personale volontario del Corpo nazionale dei vigili del fuoco di coloro che prestano servizio presso società ed imprese che operano nel campo della prevenzione e dell'estinzione degli incendi;
- VISTO** il foglio n. 11307 in data 14 settembre 2001 del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Genova che ha confermato l'applicabilità del disposto di cui sopra, anche al personale dipendente delle società autorizzate ad espletare il servizio integrativo antincendio nel Porto di Genova;
- VISTA** la propria ordinanza n. 61/2001 in data 11 aprile 2001, con la quale è stato approvato il "Regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel Porto di Genova";
- RITENUTO** pertanto, necessario modificare l'articolo 2.1 del citato regolamento, che stabilisce i requisiti richiesti per il personale addetto al servizio integrativo antincendio;
- VISTO** l'articolo 59 del relativo Regolamento di Esecuzione al Codice della Navigazione (parte marittima),

ORDINA

ARTICOLO UNICO

Con decorrenza immediata il punto 5) del para 2.1.1 - Iscrizione e requisiti - del "Regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel Porto di Genova", approvato con l'ordinanza n. 61/2001 in data 11 aprile 2001 della Capitaneria di Porto di Genova, è abrogato.

Inoltre agli articoli 2.1 e 2.2 del Regolamento sopra citato, vengono apportate le seguenti correzioni:

- Art. 2.1.1

- depennare i seguenti numeri dei paragrafi 6), 7) e 8) e sostituirli rispettivamente con i numeri 5), 6) e 7).

- Art. 2.1.2

- 1^ e 6^ riga: depennare il numero 7) e sostituirlo con il numero 6).

- Art. 2.2.1

- 8^ riga: cancellare il numero 6);
- 14^ e 22^ riga: depennare il numero 7) e sostituirlo con il numero 6).

20 SET. 2001

Genova, _____

IL COMANDANTE
C.A. (CP) Raimondo POLLASTRINI

DIREZIONE COMPAGNARE GENOVA

MODULARIO
Tabelle - B4

C. DO	n.	D. M.	
AMM.	17 DIC. 1999	NAV.	
DETT.	DEM.	MM/NN	G. M.
SEGR.	SIC./NAV.	A. S.	LEC.
OPER.	CONT.SO	SEGR./AMM.	COZOMA
AMM.	S.P.P.R.		

64 D.E.M.

Annesso 6

Ministero dei Trasporti
e della NavigazioneUNITÀ DI GESTIONE
INFRASTRUTTURE PER LA NAVIGAZIONE
ED IL DEMANIO MARITTIMO

Roma, 10 DIC. 1999

Alle Capitanerie di Porto

LORO SEDI

Div. DEM3

Alle Autorità Portuali

LORO SEDI

Prot. N. DEM3/1166 Alleg.

TEL
H.P.

OGGETTO: Disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto.

L'attività dei consulenti chimici di porto ha assunto una crescente rilevanza, sia per la vigente normativa in materia di merci pericolose, sia per l'emanazione del decreto legislativo n. 272/99 in materia di sicurezza del lavoro in ambito portuale.

Risulta pertanto necessario, al fine di disciplinare in maniera uniforme l'attività da essi svolta e di adeguare le disposizioni in materia ai recenti principi di semplificazione introdotti nell'ordinamento giuridico, dare le seguenti direttive.

1) AUTORIZZAZIONE ALLO SVOLGIMENTO DELL'ATTIVITA'

1.1-Iscrizione

L'attività svolta dai chimici di porto è finalizzata alla sicurezza della nave, delle operazioni portuali e del porto. Tale attività, in considerazione degli aspetti di interesse pubblico che riveste, è soggetta alla vigilanza dell'autorità competente ai sensi dell'art. 68 Cod. Nav. e dell'art. 8 lett. h) della legge 84/94.

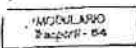
I consulenti chimici per operare in ambito portuale devono essere iscritti nel registro istituito ai sensi dell'art. 68 Cod. Nav. dal capo del circondario marittimo o dall'autorità portuale dove istituita.

Per ottenere l'iscrizione nel registro gli interessati devono presentare domanda al capo del circondario nel cui ambito intendono prestare la loro attività, oppure all'autorità portuale dove istituita.

I requisiti per l'iscrizione sono i seguenti:

- laurea in chimica, chimica industriale o ingegneria chimica;
- iscrizione all'albo professionale;
- compimento del tirocinio pratico di un anno presso un consulente chimico di porto in attività, come specificato al punto 1.2;
- superamento della prova teorica specificata al punto 1.3;
- capacità fisica a svolgere l'attività.

La domanda di iscrizione deve essere corredata dal certificato del medico di porto attestante la capacità fisica e deve contenere la dichiarazione prodotta in sostituzione delle certificazioni attestanti i requisiti di cui alle lettere a) e b), oltre ad eventuali altri titoli di specializzazione, di formazione, di aggiornamento, di qualificazione tecnica, o comunque utili ai fini della valutazione della capacità professionale.



*Ministero dei Trasporti
e della Navigazione*

UNITÀ DI GESTIONE
INFRASTRUTTURE PER LA NAVIGAZIONE
ED IL DEMANIO MARITTIMO

Nella domanda di iscrizione deve inoltre essere dichiarato presso quale autorità marittima o portuale sono conservati la relazione sul tirocinio e il verbale della valutazione di cui ai punti successivi al fine della loro acquisizione d'ufficio.

1.2- Tirocinio

Il tirocinio ha durata di almeno un anno e può essere effettuato nel porto presso il quale si intende operare o presso un altro porto dove vi sia un chimico di porto in servizio. Qualora il tirocinio non possa essere compiuto in un unico porto per carenza di adeguate strutture può essere completato in altro porto nazionale.

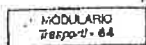
Il consulente chimico di porto presso il quale viene svolto il tirocinio redige una dettagliata relazione nella quale dichiara sotto la propria responsabilità che il richiedente l'iscrizione ha partecipato ai seguenti tipi di accertamento su navi adeguatamente specificate:

- a) per il rilascio dei certificati di "non pericolosità" per lavori meccanici a freddo e/o con fonti termiche e/o per l'immissione in bacino, su almeno sei navi cisterna adibite al trasporto di prodotti petroliferi;
- b) per il rilascio dei certificati di "non pericolosità" per lavori meccanici a freddo e/o con fonti termiche e/o per l'immissione in bacino, su almeno quattro navi cisterna adibite al trasporto di prodotti chimici;
- c) per il rilascio di certificati di "non pericolosità" per lavori meccanici a freddo e/o con fonti termiche e/o per l'immissione in bacino, su almeno quattro navi cisterna adibite al trasporto di gas a pressione o refrigerati;
- d) per il rilascio di certificati di "non pericolosità" per l'ingresso degli uomini per lavori meccanici a freddo e/o con fonti termiche in doppi fondi e/o casse di servizio nafta, su almeno quattro navi a carico secco;
- e) per il rilascio di certificati di "sicurezza" per la destinazione agli ormeggi e/o per l'immissione in bacino di almeno due navi cisterna inertizzate, adibite al trasporto di prodotti petroliferi;
- f) per il rilascio dei certificati di "sicurezza" per il lavaggio delle cisterne con crude oil (C.O.W.) e/o con altri solventi, su almeno sei navi cisterna inertizzate;
- g) per il rilascio dei certificati di controllo su almeno una nave chimichiera in applicazione delle norme di prevenzione degli inquinamenti di cui all'allegato II alla Marpol 73/78;
- h) per il rilascio del certificato di sicurezza per il trasporto di materiali solidi alla rinfusa di cui al B.C. Code, su almeno tre navi a carico secco.

Nel caso di tirocinio svolto in più porti ciascuno dei consulenti chimici che ha seguito il tirocinante redige la relazione per la parte di competenza.

L'originale della relazione è consegnato all'autorità marittima o portuale del porto dove il tirocinio è svolto o intrapreso.

Il consulente chimico già operante in un porto nazionale può essere iscritto in altro porto senza ulteriore tirocinio e senza essere sottoposto a valutazione. Per ottenere,



*Ministero dei Trasporti
e della Navigazione*

UNITÀ DI GESTIONE
INFRASTRUTTURE PER LA NAVIGAZIONE
ED IL DEMANIO MARITTIMO

pertanto, la nuova iscrizione sarà sufficiente autocertificare di aver svolto il servizio presso un altro porto nazionale.

1.3 Valutazione finale

Il capo del circondario marittimo o un suo delegato, avvalendosi della collaborazione di due consulenti chimici di porto designati dall'Associazione Nazionale dei Chimici di Porto e nei porti sede di autorità portuale di un rappresentante della stessa, accerta nell'ambito di una prova di carattere teorico, anche sulla base degli eventuali titoli il cui possesso sia stato dichiarato in sede di autocertificazione allegata alla domanda, che il candidato possieda una adeguata conoscenza delle strutture, compartimentazioni e sistemazioni della navi e dei seguenti argomenti a carattere professionale:

- a) normativa vigente in materia di sicurezza della navigazione e dell'ambito portuale con particolare riferimento ai lavori da eseguire con fonti termiche su navi, nell'ambito delle aree portuali e dei depositi costieri;
- b) normativa vigente in materia di imbarco, trasporto per mare, sbarco e trasbordo delle merci pericolose, con particolare riferimento ai criteri nazionali e internazionali per la loro classificazione;
- c) normativa vigente in materia di inquinamento e antinquinamento marino;
- d) tecniche per la degassificazione e bonifica delle navi cisterna adibite al trasporto di prodotti petroliferi e chimici, sia allo stato liquido sia allo stato di gas, refrigerati o sotto pressione;
- e) metodologie strumentali di controllo e criteri tecnico-pratici per la valutazione del grado di espansività e tossicità ambientale;
- f) tecnologia per l'inertizzazione delle navi cisterna e la produzione e impiego di gas inerti, metodologie strumentali di controllo e criteri teorico pratici per la valutazione del grado di sicurezza;
- g) tecnologie per il lavaggio delle cisterne con crude oil o con altri solventi in condizione di inerting, metodologie di controllo e criteri teorico-pratici del grado di sicurezza;
- h) tecniche antinquinamento e procedure di bonifica con particolare riferimento ai sistemi di confinamento, contenimento e abbattimento di sversamento di idrocarburi e prodotti chimici in mare;
- i) metodologie strumentali per la determinazione delle caratteristiche reologiche dei carichi scorrevoli.

All'atto del superamento della prova teorica, il capo del circondario rilascia al tirocinante un attestato costituente titolo per l'iscrizione nel registro.

2) ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO

Il numero degli iscritti è determinato dall'autorità competente ai sensi dell'art.68 cod.nav. e dell'art.8, lett.h) della legge 84/94, in considerazione delle esigenze locali, sentiti i soggetti interessati, cioè l'Associazione nazionale dei chimici di porto, l'utenza e, nei porti sede di autorità portuale, l'autorità marittima.

MODULARE
N. 44*Ministero dei Trasporti
e della Navigazione*UNITÀ DI GESTIONE
INFRASTRUTTURE PER LA NAVIGAZIONE
ED IL DEMANIO MARITTIMO

84 D.E.M.

Codeste autorità dovranno organizzare il servizio reso dai consulenti chimici di porto in maniera tale che almeno un chimico di porto sia disponibile per lo svolgimento dell'attività di cui al punto 3), assicurando la propria reperibilità in qualsiasi momento. Nell'organizzazione del servizio e nella determinazione del numero dei consulenti chimici dovrà tenersi conto delle esigenze operative del porto determinabili in relazione all'attività cantieristica, al numero dei bacini di carenaggio, alla tipologia ed alla quantità di traffico.

Nei porti dove istituita, l'autorità portuale dà comunicazione dell'elenco degli iscritti e dei relativi aggiornamenti all'autorità marittima.

3) ATTIVITA' DEL CONSULENTE CHIMICO DI PORTO

I consulenti chimici del porto esercitano la loro attività entro l'ambito del porto presso il cui ufficio sono iscritti.

Nei porti dove non sia disponibile temporaneamente un consulente chimico ovvero perchè le esigenze operative del porto non ne richiedono il servizio, l'autorità competente può autorizzare a richiesta degli interessati, l'intervento di un consulente chimico di un altro porto nazionale.

I consulenti chimici di porto svolgono i seguenti compiti:

- a) accertano le condizioni di pericolosità delle navi relativamente alla presenza di vapori gas pericolosi (infiammabili, tossici, corrosivi ecc.);
- b) accertano le condizioni di pericolosità per l'ingresso degli uomini nelle cisterne, nei serbatoi, nei doppi fondi e nei depositi e/o casse del combustibile di qualsiasi tipo di nave o galleggiante;
- c) accertano le condizioni di pericolosità per lavori meccanici a freddo e/o con fonti termiche e/o per l'immissione delle navi in bacino;
- d) accertano che i residui solidi o liquidi della bonifica o degassificazione non presentino pericolosità agli effetti di incendi, esplosioni, corrosività o tossicità;
- e) rilasciano, determinandone la durata di validità, i relativi certificati attestanti i risultati degli accertamenti effettuati;
- f) esprimono pareri su richiesta dell'autorità competente per quanto concerne la sicurezza in ambito portuale, in merito alle merci pericolose e in tutti i casi previsti dalla normativa internazionale, comunitaria e nazionale in materia di sicurezza della nave e del porto;
- g) compiono gli accertamenti per il rilascio dei certificati attestanti lo "stato di sicurezza" richiesto per effettuare il lavaggio delle cisterne con petrolio greggio (Crude Oil Washing);
- h) compiono gli accertamenti per il rilascio dei certificati attestanti lo "stato di sicurezza" richiesto per l'ormeggio e/o l'immissione in bacino delle navi cisterna inertizzate;
- i) compiono gli accertamenti per il rilascio dei certificati attestanti lo "stato di gas free" richiesto per le navi cisterna o gasiere per l'ingresso in porto, per l'ormeggio e/o per lavori ai cantieri o comunque in ambito portuale;

MODULARIO
Trasporti - 64*Ministero dei Trasporti
e della Navigazione*UNITÀ DI GESTIONE
INFRASTRUTTURE PER LA NAVIGAZIONE
ED IL DEMANO MARITTIMO

- l) effettuano le verifiche e rilasciano le certificazioni previste dall'apposita normativa in vigore concernente il deposito, l'imbarco, lo sbarco e il transito delle merci pericolose in colli;
- m) compiono gli accertamenti per la caricazione/scaricazione di carichi solidi trasportati alla rinfusa di cui al B.C. Code;
- n) compiono gli accertamenti previsti dalle procedure per la prevenzione degli inquinamenti di cui all'allegato II alla Marpol 73/78;
- o) svolgono nell'ambito della propria competenza professionale ogni altra incombenza richiesta dall'autorità competente;
- p) compiono ogni altro accertamento previsto dalla normativa internazionale, comunitaria e nazionale in materia di sicurezza della nave e del porto.

Gli accertamenti e le verifiche devono essere eseguiti con la massima scrupolosità e con tutti i mezzi strumentali più aggiornati congiuntamente ai procedimenti chimici più idonei al caso.

I certificati sopraelencati sono rilasciati all'autorità marittima o, nei casi previsti dai titoli I e II del decreto legislativo 27 luglio 1999, n.272, anche al datore di lavoro.

L'opera prestata dal consulente chimico nell'interesse dello Stato e/o in ausilio dell'autorità marittima e portuale è a titolo gratuito.

4) CANCELLAZIONE DAL REGISTRO

I consulenti chimici di porto vengono cancellati dal registro per i seguenti motivi:

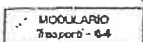
- a) morte del consulente chimico
- b) richiesta dell'interessato
- c) cancellazione dall'albo professionale
- d) perdita della capacità fisica attestata dal medico di porto.

L'iscrizione ha durata fino alla cancellazione e non deve essere rinnovata annualmente; va comunque verificata annualmente la sussistenza dei requisiti di cui alle lettere b) ed e) del punto 1.1.

Eventuali aggiornamenti professionali devono essere richiesti dall'autorità marittima o portuale dove istituita, sentita l'Associazione nazionale dei chimici di porto, in relazione a specifiche esigenze del porto anche al fine del mantenimento dell'iscrizione.

Sono abrogate le seguenti circolari emanate in materia:

- × gli articoli 27 e 28 della circolare n.545290 del 29 ottobre 1969;
- × la circolare n.5202227 del 18 aprile 1977;
- × la circolare n.5204639 del 17 giugno 1977;
- × la circolare n.520107 del 7 gennaio 1981
- × la circolare n.5203529 del 10 luglio 1982.



*Ministero dei Trasporti
e della Navigazione*

UNITÀ DI GESTIONE
INFRASTRUTTURE PER LA NAVIGAZIONE
ED IL DEMANO MARITTIMO

Le autorità in indirizzo vorranno attenersi alle presenti direttive, dandone assicurazione allo scrivente, e vigilare affinché i consulenti chimici di porto svolgano la propria attività nel rispetto delle stesse.

Per eventuali infrazioni disciplinari di cui al comma 1, punti 2) e 3) dell'art.1251 cod.nav., commesse dai consulenti chimici di porto, si applica l'art.1255 cod.nav. concernente l'esercizio del potere disciplinare da parte dell'autorità marittima in tutti i porti nazionali nei confronti delle persone che esercitano un'attività prevista nell'art.68 cod.nav.. A tali fini altresì si evidenzia la necessità di raccordo fra autorità marittima e autorità portuale ed anche fra codeste stesse autorità e gli ordini professionali dei chimici per l'adozione dei provvedimenti conseguenti all'eventuale irrogazione di sanzioni disciplinari da parte dell'ordine.

IL DIRIGENTE GENERALE

Liberti

De

M.C.Farina
18/11/99
99CIRCHI.DOC



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le Infrastrutture portuali e il Trasporto marittimo e per vie d'acqua interne -

DGCPTM/DIV.6/MM

Il Direttore Generale

- Visto il Titolo III, Capo I del Codice della Navigazione ed in particolare l'art. 68 - Vigilanza sull'esercizio di attività nei porti;
- Visto il decreto legislativo n.272 del 27 luglio 1999 e sue m. i. - Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485. (GU Serie Generale n.185 del 09-08-1999 - Suppl. Ordinario n. 151);
- Visto la circolare prot.n. DEM3/1160/SP 1160 del 10 dicembre 1999 "Disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto";
- Sentiti il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, i Consigli nazionali dei chimici, degli ingegneri e le Associazioni nazionali dei chimici di porto e degli ingegneri chimici di porto nella data del 14 settembre 2017;
- Considerata la necessità di apportare modifiche alla predetta circolare espressa all'unanimità nella riunione del 14 settembre 2017 dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, dai Consigli nazionali dei chimici, degli ingegneri e dalle Associazioni di categoria di cui alla nota trasmessa all'Ufficio Legislativo avente protocollo n. 30394 del 13 novembre 2017;
- Viste le sentenze del Consiglio di Stato, sez. 1, 7 marzo 2017, n. 567, e sez. 4, 12 giugno 2012, n. 3457, che evidenziano che le circolari amministrative costituiscono atti diretti agli organi ed agli uffici periferici, al fine di disciplinarne l'attività e vincolano, conseguentemente, i comportamenti degli organi operativi subordinati;

Decreta

Articolo 1

1. Al punto 1.3. "Valutazione Finale" della circolare n. 1160 del 1999, il primo capoverso viene sostituito dal seguente: *"Il Capo del Circondario Marittimo o un suo delegato, avvalendosi della collaborazione di due consulenti chimici di porto designati, in comune accordo, dai Consigli nazionali dei chimici e degli ingegneri e nei porti sede di Autorità di sistema portuale di un rappresentante della stessa, accerta nell'ambito di una prova di carattere teorico, anche sulla base degli eventuali titoli il cui possesso sia stato dichiarato in sede di autocertificazione allegata alla domanda, che il candidato possieda una adeguata conoscenza delle strutture, della compartimentazione e delle sistemazioni delle navi e dei seguenti argomenti a carattere professionale."*



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le Infrastrutture portuali e il Trasporto marittimo e per vie d'acqua interne -

2. Al punto 1.3. dopo la lettera i) viene aggiunta la frase *"Dove è istituita l'Autorità di sistema portuale, nel caso di pari punteggio dei membri della commissione, il voto del Capo del circondario marittimo assume valore doppio"*.
3. Al punto 2) "ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO" il primo capoverso viene sostituito dal seguente: *"Il numero degli iscritti è determinato dall'autorità competente ai sensi dell'art.68 del Codice della Navigazione e dell'art.8, lett. h) della legge 84/94, in considerazione delle esigenze locali, sentite l'Associazione nazionale chimici di porto, l'Associazione nazionale ingegneri chimici di porto, l'utenza e, nei porti sede dell'Autorità di sistema portuale, l'Autorità marittima."*
4. Al punto 4) "CANCELLAZIONE DAL REGISTRO" l'ultimo capoverso viene sostituito dal seguente: *"Eventuali aggiornamenti professionali devono essere richiesti dall'Autorità marittima o di Sistema portuale dove istituita, sentiti i Consigli nazionali dei chimici e degli ingegneri, in relazione a specifiche esigenze del porto anche al fine del mantenimento dell'iscrizione"*.
5. L'ultimo capoverso viene sostituito dal seguente: *"A tali fini altresì si evidenzia la necessità di raccordo fra Autorità marittima e Autorità di sistema portuale ed anche fra codeste stesse autorità ed il Consiglio nazionale dei chimici e degli ingegneri per l'adozione dei provvedimenti conseguenti all'eventuale irrogazione di sanzioni disciplinari da parte dei Consigli stessi"*.

Articolo 2

1. La Direzione Generale per la Vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne – Divisione 6 – cura, al fine di rendere maggiormente trasparenti e conoscibili gli elenchi dei chimici di porto in attività presso i porti nazionali, iscritti negli appositi registri istituiti ai sensi dell'art. 68 del Codice della Navigazione, la raccolta, l'aggiornamento e la pubblicazione sul sito del Ministero dei rispettivi elenchi dei predetti registri, in collaborazione con le Autorità Marittime e le Autorità di Sistema Portuale cui si rimette l'invio tempestivo delle relative variazioni.

Articolo 3

1. Il presente decreto direttoriale entra in vigore dalla data di emissione.

Roma,

IL DIRIGENTE GENERALE
(M. COLETTA)



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Comando generale
del Corpo delle Capitanerie di Porto

Alle

CAPITANERIE DI PORTO
TUTTE

Reparto II - Ufficio 2

UFFICI CIRCONDARIALI MARITTIMI
TUTTI

Indirizzo Telegrafico: MARICOGECAP

E, p.c.

DIREZIONI MARITTIME
TUTTE

2668 P.E.

BAIOLA
DEMANIO MARITTIMO

ARGOMENTO: Disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto.

(Spazio riservato
a protocolli, visti
e decretazioni)

MIT_TRA
CAPITANERIA DI PORTO
GENOVA
TITOLO _____ CLASSE _____
FASCICOLO
PROT. N. 1906
DATA 18/09/09
REGISTRO INGRESSO
U.O.R. DI ASSEGNAZIONE

1. I contenuti di alcune comunicazioni giunte per le vie brevi a questo Comando generale e relative alle attività di cui in argomento, offrono significativi spunti per:
 - a) confermare l'attualità della circolare n. DEM3/91160 in data 10.12.1999 dell'allora Unità di gestione infrastrutture per la navigazione ed il demanio marittimo di questo Ministero, che costituisce l'unica disposizione di disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto: aspetto questo confermato anche da recenti pronunce giurisdizionali;
 - b) rivalutare, in funzione più rispondente alle esigenze di semplificazione, le attività stesse, da adeguare, quindi, alle novità normative nel frattempo intervenute;
 - c) affidare la materia ad un provvedimento di rango adeguato che regolamenti uniformemente l'attività, avuto riguardo alle più recenti norme che disciplinano tale professione, delle quali il d.P.R. n. 328/01 costituisce specifico riferimento.
2. Per quanto sopra, ferme restando le finalità proprie della circolare in questione, che richiama espressamente - in relazione alle previsioni del codice della navigazione, delle leggi speciali di riferimento e della legge n. 84/94 - la sicurezza della nave, delle operazioni portuali e del porto ne discende il ruolo diretto ed attivo dell'Autorità marittima nel contesto di una

proficua collaborazione con l'Autorità portuale e nel pieno rispetto degli indirizzi della competente Direzione generale; Autorità che - pur operando su piani e ruoli diversi - perseguono le medesime finalità istituzionali, tese allo sviluppo dei traffici marittimi e portuali.

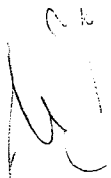
Sviluppo che non può prescindere da un concetto di sicurezza che non sia freno all'economia dei traffici, ma elemento di qualità e di eccellenza e che quindi orienti il mercato verso quelle realtà portuali nelle quali il necessario contemperamento tra le due esigenze (commerciali e di sicurezza) caratterizzi le strategie comuni operate, per non vedere la portualità ~~nazionale~~ emarginata dai più moderni contesti internazionali.

→ ③ Nelle more che operi il tavolo tecnico, già preannunciato a livello centrale, teso a delineare - attraverso le fasi della consultazione e del confronto - le basi per la futura regolamentazione, non possono che confermarsi le linee di indirizzo a suo tempo tracciate.

4. Per completare, infine, la disamina della tematica legata all'attuale fonte di riferimento della materia - circolare del 1999 - si trasmette una scheda dei servizi rientranti nelle attività dei consulenti chimici di porto in relazione alle prestazioni accertative e certificative dagli stessi assicurata, secondo stretti profili di professionalità.

I contenuti di tale elaborato tecnico costituiscono linea di indirizzo ^{sol} rinviando ogni apprezzamento da parte di codesti Comandi alle relative valutazioni svolte in sede locale in ragione delle peculiari esigenze, caratteristiche e situazioni portuali e dei traffici.

IL COMANDANTE GENERALE
Amm. Isp. Capo (CP) Raimondo POLLASTRINI



SCHEDA TECNICA

I servizi forniti dai consulenti chimici del porto sono i seguenti:

A) ACCERTAMENTI DI SICUREZZA PER LAVORI A BORDO DI NAVI E/O GALLEGGIANTI

- .1 accertare le condizioni di sicurezza dei locali delle navi per quanto si riferisce alla presenza di vapori o gas pericolosi (infiammabili, corrosivi, tossici, ecc.) con rilascio dei certificati attestanti lo "stato di degassificazione" richiesto per le navi cisterne e/o galleggianti per l'ingresso in porto, per l'ormeggio e/o per lavori ai cantieri;
- .2 accertare le condizioni di sicurezza per l'ingresso degli uomini nelle cisterne, nei serbatoi, nei doppi fondi e nei depositi e/o casse del combustibile di qualsiasi tipo di nave o galleggiante con rilascio di certificato di non pericolosità (safe for men);
- .3 accertare le condizioni di sicurezza delle cisterne, dei serbatoi, dei doppi fondi e dei depositi e/o casse del combustibile di qualsiasi tipo di nave o galleggiante allo scopo di poter effettuare lavori con impiego di fonti termiche con rilascio di certificato di non pericolosità (safe for hot work);
- .4 accertare che i residui solidi o liquidi della bonifica e/o degassificazione non presentino pericolosità agli effetti di incendi, esplosioni, tossicità o corrosività con rilascio di attestato relativo ai risultati degli accertamenti.
- .5 accertamenti per il rilascio dei certificati attestanti lo "stato di sicurezza" richiesto per l'ormeggio e/o l'immissione in bacino delle navi cisterne inertizzate;
- .6 accertare la sussistenza delle condizioni di sicurezza per l'esecuzione di lavori meccanici con ausilio di fonti termiche a bordo di qualunque tipo di nave e/o galleggiante (safe for hot work).

Definizione degli standard di sicurezza e delle condizioni richieste

Le seguenti definizioni devono essere usate quando applicabili nel redigere il certificato del consulente chimico di porto:

1. **in sicurezza per le persone (safe for men)** significa che nel locale o spazio:
 - il contenuto di ossigeno nell'atmosfera è almeno il 19,5% e non più del 22% in volume;
 - la concentrazione di sostanze infiammabili è inferiore al 10% del limite inferiore di infiammabilità;

- qualsiasi sostanza tossica nell'atmosfera derivante dal carico, dai combustibili della nave, dal rivestimento delle cisterne o degli spazi, dalle sostanze impiegate per l'inertizzazione o la fumigazione si trova al di sotto delle concentrazioni limite di sicurezza previste;
- i residui o i materiali associati con il lavoro descritto nel certificato non sono in grado di rilasciare sostanze tossiche nell'atmosfera nelle condizioni ambientali rilevate e riportate nel certificato;

X Se una qualsiasi delle condizioni sopra indicate non è soddisfatta dovrà essere rilasciato:

- un certificato negativo adottando la definizione: NON IN SICUREZZA PER LE
- un certificato di INGRESSO CON RESTRIZIONI in cui vengono indicate le restrizioni che devono essere imposte a coloro che devono accedere al locale (dispositivi di protezione individuale o collettiva, restrizioni sul tempo di permanenza o altro).

2. **in sicurezza per lavori con fonti termiche (safe for hot work)** significa che nel locale o spazio:

- il contenuto di ossigeno nell'atmosfera è almeno il 19,5% e non più del 22% in volume;
- la concentrazione di sostanze infiammabili è inferiore al 10% del limite inferiore di infiammabilità;
- i residui presenti non sono in grado di innescarsi facilmente e di permettere una dispersione del fuoco e non sono in grado di sviluppare gas/vapori infiammabili tali da modificare le condizioni trovate al momento dell'ispezione attuando le prescrizioni indicate nel certificato;
- tutti gli spazi adiacenti a quelli interessati dai lavori che contengono o abbiano contenuto sostanze infiammabili o combustibili si trovano ad un livello di pulizia tale da far escludere la possibilità di un incendio; o sono inertizzati, oppure nel caso di casse/DD.FF. bunker o lubrificanti o nel caso del locale macchine o altri locali operativi sono state adottate tutte le prescrizioni indicate nel certificato;

Se una qualsiasi delle condizioni sopra indicate non è soddisfatta dovrà essere rilasciato:

- un certificato negativo adottando la definizione: NON IN SICUREZZA PER LAVORI CON FONTI TERMICHE, oppure

- un certificato di SICUREZZA PER LAVORI CON FONTI TERMICHE CON LIMITAZIONI in cui verranno indicati il punto esatto di intervento e il tipo di lavoro con fonti termiche che dovrà essere effettuato e le aree in cui non dovranno essere permessi i lavori con fonti termiche e le prescrizioni di sicurezza da adottare per l'esecuzione del lavoro.

B) ACCERTAMENTI PER CARICHI SOLIDI ALLA RINFUSA (D.D. 1077/2007)

Per quanto riguarda le merci che possono diventare "fluide" durante il trasporto e pertanto appartenenti al **Gruppo A**, il Consulente chimico di porto prima della caricazione della

- a. campionamento effettuato presso l'area di stoccaggio del carico da imbarcare e rilascio di verbale di campionamento effettuato in contraddittorio con il produttore del carico;
- b. accertamenti analitici di tipo reologico sul campione di merce da imbarcare con rilascio di certificato di analisi;
- c. rilascio di certificato di accettabilità del carico.

Per i carichi solidi appartenenti al **Gruppo B** si dovranno effettuare gli accertamenti e quindi le certificazioni previste dal D.D. 1077/2007.

Per i carichi solidi appartenenti al **Gruppo C** il consulente chimico di porto dovrà preventivamente ricevere dal caricatore la documentazione tecnica relativa al prodotto per le verifiche della classificazione ed eventuale rilascio di prescrizioni di sicurezza

Per tutti i carichi solidi di tipo organico (grano, soia, ecc.) e di tipo inorganico (trucioli di ferro, ferraglia, ecc) che possono generare deficienza di ossigeno o che possono essere trattati con sostanze altamente tossiche (carichi fumigati) o che possono generare sostanze tossiche (pani di zinco, carburi, ecc.) il consulente chimico di porto dovrà accertare se l'atmosfera libera interna alle stive del carico presenta o meno potenziali pericoli in funzione delle caratteristiche proprie del carico (presenza di gas/vapori tossici e/o infiammabili, carenza di ossigeno, ecc.).

In funzione delle caratteristiche della merce (copra, farina di pesce, trucioli di ferro, ecc.), il consulente chimico di porto dovrà determinare anche la temperatura superficiale media del carico.

In ogni caso il consulente chimico di porto dovrà controllare sempre e comunque tutte le stive del carico, anche quelle vuote o non interessate ad operazioni presso il Porto in cui vengono condotti gli accertamenti. Dovranno comunque essere effettuati tutti gli accertamenti di sicurezza previsti dal DD 1077/2007 e successive modifiche ed integrazioni.

C) ACCERTAMENTI PER CRUDE OIL WASHING

Il consulente chimico di porto deve effettuare gli accertamenti richiesti per il rilascio dei certificati attestanti lo "stato di sicurezza" per effettuare il lavaggio delle cisterne con petrolio greggio (Crude Oil Washing) che consistono in particolare nelle determinazioni analitiche del contenuto di ossigeno in tutte le cisterne della nave e nella linea del gas inerte.

D) MERCI PERICOLOSE TRASPORTATE IN COLLI

- a. Il consulente chimico di porto, sulla base delle informazioni ricevute, nonché per via informatica, dovrà esprimere parere all'Autorità Marittima per le operazioni relative alle merci pericolose appartenenti alle classi 1, 2.1, 2.3, 4.3, 5.1, 5.2.
- b. Il consulente chimico di porto dovrà effettuare le valutazioni delle conseguenze basandosi su algoritmi previsti dalle normative vigenti (DPCM 1989 e Metodo speditivo della Protezione civile DPCM 2005) o altri riconosciuti in campo internazionale (ERPG2, CEI, ecc.), in merito al deposito, imbarco, sbarco e transito delle merci pericolose. Le valutazioni del consulente chimico di porto dovranno essere fornite all'Autorità Marittima per via informatica ed in maniera riservata.
- c. Il consulente chimico di porto dovrà accertare le condizioni di sicurezza dei container contenenti merci pericolose e/o merci fumigate e/o merci sotto fumigazione, che devono essere ispezionati a qualunque scopo.
- d. Il consulente chimico di porto dovrà intervenire, in caso di emergenze interessanti navi e/o carichi e/o container fornendo il supporto "tecnico-chimico" necessario per affrontare le operazioni di messa in sicurezza e/o bonifica.
- e. Il consulente chimico di porto dovrà compiere gli accertamenti previsti dalle norme nazionali e comunitarie sulla classificazione, stoccaggio dei rifiuti presenti a bordo delle navi o che debbono essere trasportati dalle navi.

E) ACCERTAMENTI PER LA PREVENZIONE DEGLI INQUINAMENTI

Il consulente chimico di porto dovrà compiere gli accertamenti previsti dalle procedure per la prevenzione degli inquinamenti in particolare:

- a) Nel caso di scarica di acque di prelavaggio di cisterne che hanno trasportato prodotti alla rinfusa di categoria X ai sensi dell'Annesso II alla Marpol 73/78, il consulente chimico di porto analizza le acque di scarico stesse onde verificare che gli effluenti non contengano più dello 0,1% in peso/peso di sostanza di cat. X. Per fare ciò adotta le metodiche analitiche ritenute più opportune. Raggiunta detta

concentrazione il comando nave potrà proseguire le operazioni di lavaggio in mare aperto secondo le normative vigenti.

Il consulente chimico di porto preleverà i campioni da sottoporre ad analisi chimica direttamente dalle linee di conferimento delle acque di prelavaggio, in contraddittorio al comando nave ed eventualmente al ricevitore. Al termine degli accertamenti rilascerà apposita certificazione dalla quale dovrà risultare, al minimo :

- Tipo di sostanza, "proper shipper name", categoria di appartenenza ed altri dati identificativi del preparato quando disponibili (es. numero CAS, EINECS, ecc....)
- Cisterne del carico interessate dall'operazione di prelavaggio e concentrazione di prodotto di categoria X negli effluenti scaricati in mare

(b) Il Consulente chimico di porto, in qualità di "competent person", dovrà inoltre sottoscrivere il cargo record book per quanto di competenza.

Qualora il prodotto di categoria X sia pure infiammabile (f.p. v.c. < 60°C) le cisterne interessate dall'operazione di prelavaggio dovranno trovarsi in condizione di "inertizzazione" ed il consulente chimico di porto rilascerà, preventivamente all'operazione di prelavaggio, apposita certificazione.

Qualora il Porto non disponga di "port facility" adeguate al ricevimento di acque di prelavaggio contenenti prodotti infiammabili il Comando Nave dovrà dichiarare che effettuerà dette operazioni in porto attrezzato allo scopo o procederà con il carico delle cisterne in oggetto con la stessa sostanza o con prodotti compatibili a quello di categoria X. Il consulente chimico di porto in qualità di "Competent Person" sottoscriverà detta dichiarazione sul Cargo record book.

F) ACCERTAMENTI DI IGIENE AMBIENTALE

Il consulente chimico di porto dovrà compiere gli accertamenti di igiene ambientale previsti per gli ambienti delle navi in cui sono presenti materiali asbestosici. *→ test su clo./ceram.*

Per le navi cisterna che trasportano greggi "acidi" debbono essere effettuati dal Consulente chimico di porto i controlli relativi al contenuto di Idrogeno Solforato (H₂S) nelle cisterne del carico, nel locale pompe e nei locali alloggi. Sul certificato del Consulente Chimico di Porto dovrà essere riportato la concentrazione di idrogeno solforato rilevata:

- nelle cisterne del carico e slop;
- nel locale pompe;
- nei locali alloggi;
- sul ponte di coperta in prossimità di valvole di sicurezza e manifold

Tutti gli accertamenti effettuati dal consulente chimico di porto devono essere eseguiti con la massima scrupolosità e con tutti i mezzi strumentali più aggiornati congiuntamente ai procedimenti chimici più idonei al caso.

Il consulente chimico di porto potrà svolgere, nell'ambito della propria competenza professionale, ogni altra incombenza richiesta dall'Autorità marittima.

Annesso 9



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ PORTUALI,
LE INFRASTRUTTURE PORTUALI ED IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

DGVPTM/DIV.2/MCF

Rif. Prot. n. del

Alla Direzione marittima di
Genova
dm.genova@pec.mit.gov.it

Oggetto: Servizio di pilotaggio nei porti della Liguria.

Con riferimento alla nota n. 1008 del 9.1.2019 si trasmettono i decreti in data 28.1.2019 con i quali si è proceduto all'approvazione dei regolamenti locali per il servizio di pilotaggio nei porti di Genova, La Spezia, Savona e Imperia.

IL DIRIGENTE
(Dr.ssa Patrizia Scarchilli)



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

IL DIRETTORE GENERALE

VISTO l'articolo 95 del codice della navigazione, approvato con R.D. 30.3.1942, n. 327;

VISTO l'articolo 14 della legge n. 84/94 e ss. mm. e ii.;

VISTO il decreto legislativo n. 165 del 30.3.2001 e ss. mm. e ii. recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche;

VISTA la circolare n. 27532 del 13.10.2017 con cui il Ministero ha diffuso lo schema di regolamento locale di pilotaggio;

VISTA la nota n. 1008 del 9.1.2019 con cui la Direzione marittima della Liguria ha trasmesso per l'approvazione il testo del regolamento locale di pilotaggio per il porto di Genova;

DECRETA

E' approvato, ai sensi dell'articolo 95 del codice della navigazione, il regolamento locale di pilotaggio per il porto di Genova nel testo predisposto dal competente Direttore marittimo ed allegato al presente decreto.

Il Direttore Generale
M. Coletta

28 GEN 2019



REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO DI PILOTAGGIO NEL PORTO DI GENOVA

Premessa

Il presente Regolamento ha lo scopo di disciplinare il servizio di pilotaggio svolto dal Corpo Piloti del porto di Genova nel porto di Genova, comprensivo dei bacini portuali del Porto Vecchio, Sampierdarena, Multedo e Prà.

Per servizio di pilotaggio si intende, ai sensi dell'articolo 92 del Codice della Navigazione, l'attività consistente nel suggerire la rotta ed assistere il Comandante della nave nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla.

Articolo 1

Corporazione dei piloti

1. Il servizio di pilotaggio è svolto dalla Corporazione dei piloti entro i limiti definiti nei provvedimenti che stabiliscono l'obbligatorietà del servizio di pilotaggio per il porto di Genova e per le strutture di ormeggio anche esterne alle dighe foranee.

2. La Corporazione ha sede principale nel porto di Genova, con sedi periferiche anche nei bacini portuali di Multedo e Prà.

3. L'organico è costituito da 34 (trentaquattro) piloti (compresi il Capo pilota e 2 (due) Sottocapi), salva la possibilità di variazione dell'organico stesso in relazione a mutate esigenze funzionali.

4. La Corporazione deve nominare un medico competente, che, dopo aver valutato e approvato un unico documento di valutazione del rischio ai sensi della vigente normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, programma ed effettua la sorveglianza sanitaria attraverso protocolli sanitari definiti in funzione dei rischi specifici.

Articolo 2

Beni della Corporazione

1. I beni di cui la Corporazione è provvista sono:

a) i mezzi nautici di cui all'articolo 3;

b) gli uffici della sede nel porto di Genova siti presso:

- Genova – bacino del porto Vecchio – Ponte Colombo: immobile in regime di locazione ex art. 45bis Cod. Nav. – Concessione rilasciata a Stazioni Marittime S.p.a.;

- Genova Multedo – Via Ronchi: immobile in regime di concessione rilasciata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale – Porto di Genova;

- Genova Prà – Palazzina dei servizi: immobile in regime di concessione rilasciata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale – Porto di Genova.

Altri beni immobili: sedi dei pilotini:

- Porto di Genova – Area Riparazioni Navali, via Molo Giano: immobile in regime di concessione

- rilasciata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale – Porto di Genova;
- Bacino portuale di Genova Multedo: immobile in regime di locazione. Unità abitativa non sita in area demaniale marittima.
- c) gli arredi delle sedi e le attrezzature tecniche;
- d) eventuali autovetture, che devono recare la scritta "PILOTI" o logo identificativo equivalente;
- 2. I beni della Corporazione dei piloti devono risultare nel Registro inventario istituito e redatto in conformità delle disposizioni normative in materia.

Articolo 3

Mezzi nautici

1. Per lo svolgimento del servizio di pilotaggio la Corporazione deve disporre almeno di n. 7 (sette) mezzi nautici di proprietà dei piloti effettivi; essi devono essere di tipo idoneo per lo svolgimento del servizio, dotati di capacità propulsive di adeguata potenza e di apparato radar e/o AIS, ovvero di altri sistemi equivalenti stabiliti dall'Autorità marittima; tutte le unità devono essere dotate di ricetrasmittente in VHF/FM, nonché dei segni distintivi previsti dagli articoli 100 e 127 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione; devono inoltre rispondere a tutti i requisiti previsti dalle norme in materia di sicurezza della navigazione e dal Regolamento per prevenire gli abbordi in mare.
2. Qualsiasi modifica sostanziale, anche numerica da apportare ai mezzi nautici deve essere preventivamente autorizzata dall'Autorità marittima.
3. I mezzi nautici della Corporazione stazionano:
 - nel bacino portuale del porto Vecchio, presso Molo Giano;
 - nel bacino portuale di Multedo;
 - nel bacino portuale di Prà.
4. Un numero non inferiore a 4 (quattro) dei predetti mezzi nautici deve essere sempre pronto a muovere.
5. I mezzi nautici di cui dispone la Corporazione non soggiacciono alle formalità di arrivo e partenza ogniqualvolta escano dall'ambito del Circondario in cui sono dislocati per recarsi in un altro porto ricadente nella circoscrizione territoriale della Corporazione stessa, qualora il trasferimento della pilotina si renda necessario per assicurare lo svolgimento dell'ordinaria attività di pilotaggio. In ogni caso dovrà essere preventivamente informata l'Autorità marittima del luogo in cui la pilotina abitualmente staziona.
6. Le formalità di arrivo e partenza devono essere espletate nei casi specifici previsti al comma 4 dell'articolo 3 del D.M. 27 aprile 2017 "Procedure semplificate di arrivo/partenza delle unità minori" e, in generale, in tutti i casi in cui il trasferimento esula dall'attività di pilotaggio a cui la pilotina è asservita.



7. Gli originali dei documenti dei mezzi nautici sono tenuti a bordo o nella sede della Corporazione; In quest'ultimo caso, a bordo, devono essere tenute copie autenticate degli stessi.

8. Al personale imbarcato si applica l'articolo 172 bis, comma 1, con la procedura del ruolino unico.

Articolo 4 Dotazioni della sede

La sede operativa dei piloti di Genova – porto Vecchio deve essere dotata di:

- a) apparato radar e/o AIS;
- b) apparato ricetrasmittente in VHF/FM che abbia una portata tale da soddisfare adeguatamente le esigenze del servizio;
- c) collegamento telefonico con almeno n. 3 (tre) linee esterne;
- d) collegamento internet e casella di posta elettronica certificata;
- e) stazione meteorologica o sistema equivalente;
- f) numero adeguato di radio portatili VHF;
- g) numero adeguato di radio portatili VHF antideflagranti (per traffico petrolifero);
- h) numero adeguato di apparecchi per la telefonia mobile;
- i) gruppo di continuità che garantisca il funzionamento delle radio in caso di *black-out* elettrico.

La sede operativa dei piloti di Genova – Mulledo deve essere dotata di:

- a) apparato ricetrasmittente in VHF/FM che abbia una portata tale da soddisfare adeguatamente le esigenze del servizio;
- b) collegamento telefonico con almeno n. 1 (una) linea esterna;
- c) collegamento internet e casella di posta elettronica certificata;
- d) numero adeguato di radio portatili VHF;
- e) numero adeguato di radio portatili VHF antideflagranti (per traffico petrolifero);
- f) numero adeguato di apparecchi per la telefonia mobile;
- g) gruppo di continuità che garantisca il funzionamento delle radio in caso di *black-out* elettrico.

La sede operativa dei piloti di Genova – Prà deve essere dotata di:

- a) apparato ricetrasmittente in VHF/FM che abbia una portata tale da soddisfare adeguatamente le esigenze del servizio;
- b) numero adeguato di radio portatili VHF;
- c) numero adeguato di apparecchi per la telefonia mobile.



Articolo 5

Polizza assicurativa del pilota

1. copia del contratto di assicurazione relativo a ciascun pilota, stipulato ai sensi dell'art. 94 del codice della navigazione, deve essere conservata presso la Corporazione. La polizza può anche essere cumulativa.

Articolo 6

Dotazioni del pilota

1. Il pilota che si reca a bordo deve essere sempre dotato almeno di:
 - a) ricetrasmittente VHF portatile, impostata sul canale di Servizio del porto e apparato di telefonia mobile;
 - b) giubbotto salvagente dotato di luci di segnalazione;
 - c) scarpe antisdrucciolo;
 - d) guanti.
2. Il pilota deve essere provvisto di un tesserino di riconoscimento, del documento di riconoscimento approvato e rilasciato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, secondo il "Programma nazionale di sicurezza marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali" - Ed. 26 aprile 2007.
3. I piloti devono vestire in maniera uniforme, secondo quanto stabilito dall'assemblea dei piloti effettivi, e, comunque, con decoro.

Articolo 7

Imbarco e sbarco del pilota

1. Il pilota deve recarsi puntualmente a bordo della nave da pilotare su chiamata della stessa e secondo la programmazione stabilita dall'Autorità marittima.
2. Salvi i casi particolari determinati da avverse condizioni meteo-marine, è obbligo del pilota prendere la nave in entrata e lasciarla in uscita, nel rispetto dei limiti stabiliti per l'obbligatorietà del pilotaggio nei relativi provvedimenti. I limiti territoriali dell'obbligatorietà del servizio sono individuati entro un miglio dalle imboccature dei porti di Genova, Genova_Multedo e Genova-Prà, per l'entrata e l'uscita dalle loro relative ostruzioni.
3. Nel caso in cui le condizioni meteorologiche non permettano al pilota di imbarcare/sbarcare in sicurezza, questi dalla pilotina può indicare al Comandante della nave la rotta da seguire, informando l'Autorità marittima.
4. Qualora più navi debbano muovere contemporaneamente, tutte le volte che sorgono dubbi sull'ordine da seguire nelle prestazioni, il pilota deve chiedere tempestivamente istruzioni all'Autorità marittima circa la precedenza da accordare alle navi stesse, nel rispetto della programmazione settimanale/giornaliera e sempre che tale Autorità non abbia già impartito



disposizioni di massima al riguardo.

5. Qualora i mezzi nautici in dotazione della Corporazione siano momentaneamente indisponibili, il pilota per recarsi a bordo delle navi può servirsi dei rimorchiatori o di altri mezzi nautici del porto ritenuti idonei dall'Autorità marittima competente e senza nessun aggravio di costi per l'utenza portuale.

Articolo 8

Rapporto di pilotaggio

1. Il pilota deve dare immediata notizia all'Autorità marittima, nelle forme dalla stessa stabilite, e al Capo pilota di qualsiasi ritardo o incidente, anche nelle operazioni di ormeggio e disormeggio, che si verifichi durante il pilotaggio.
2. Deve altresì redigere un rapporto contenente tutte le notizie idonee a ricostruire l'avvenimento e l'esatta indicazione degli elementi meteorologici.
3. Il rapporto deve essere redatto anche quando:
 - a) si siano verificate circostanze che contrastino con le norme contenute nel Regolamento di pilotaggio;
 - b) si siano determinate situazioni di possibile minaccia per la security;
4. Ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del Decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, qualora nell'esercizio delle proprie funzioni il pilota venga a conoscenza di anomalie che possono costituire un rischio per la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino, deve parimenti informare l'Autorità marittima per iscritto possibilmente in formato elettronico, fornendo almeno le seguenti informazioni:
 - a) nome, numero di identificazione IMO, nominativo internazionale e bandiera della nave;
 - b) ultimo porto di scalo e porto di destinazione della nave;
 - c) descrizione delle anomalie apparenti riscontrate a bordo;il pilota non deve iniziare la manovra o, se intrapresa, deve mantenere la nave in condizioni di sicurezza in una zona portuale dove non crei pericolo, disagio o intralcio ad altre unità, in attesa delle disposizioni dell'Autorità marittima.

Articolo 9

Esecuzione della prestazione a bordo

1. Il pilota, nello svolgimento del servizio, deve scrupolosamente attenersi alle disposizioni del Comandante del porto competente e alle direttive impartite dal Capo pilota o da chi ne fa le veci.
2. Il pilota, prima di fornire qualsivoglia suggerimento al Comandante della nave, deve prendere visione della "IMO Pilot Card", "Wheelhouse poster", previsti dalla Risoluzione IMO A.601(15) e presenti a bordo della nave.
3. Il pilota deve accertarsi che le indicazioni fornite ai sensi dell'articolo 92 del codice della navigazione siano recepite dal Comandante della nave.



4. Il pilota deve astenersi dal comunicare direttamente alla nave istruzioni dell'armatore e/o dell'agente marittimo circa l'accosto senza il preventivo assenso dell'Autorità marittima competente.

Articolo 10

Organizzazione del servizio

1. La Corporazione deve assicurare la regolarità del servizio in base alle esigenze dei traffici portuali ed evitare qualsiasi ritardo alle navi. A tal fine i piloti prestano servizio nell'arco delle 24 ore secondo il turno stabilito dal Capo pilota in base alle istruzioni della Capitaneria di porto nella cui zona di giurisdizione si svolge l'effettiva prestazione del servizio stesso. Il Capo pilota deve comunicare all'Autorità marittima competente con cadenza *settimanale* il turno di servizio, e, senza ritardo alcuno, provvede alle sostituzioni in caso di assenza dal servizio per qualsiasi motivo.
2. Il Capo Pilota o i Sottocapi Pilota devono dare preventivo avviso all'Autorità marittima delle proprie assenze, con comunicazione di rintracciabilità.
3. I piloti in servizio devono avvicinarsi avendo cura che non derivino in alcun caso ritardi nel movimento delle navi.
4. I piloti in turno per i quali è prevista la presenza in stazione e non siano a bordo della nave da pilotare non possono allontanarsi dalla sede senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità marittima competente e sono sempre reperibili ai recapiti telefonici comunicati alla stessa Autorità marittima.
5. Qualora, per causa di forza maggiore, un pilota si trovi nell'impossibilità di prestare il proprio servizio, deve esserne data immediata comunicazione al Capo pilota, che provvederà per la pronta sostituzione.
6. Ai piloti franchi che, per esigenze di servizio, siano chiamati a prestare la loro opera di rinforzo, è dovuta, oltre alle normali competenze mensili di cui agli articoli 120 e 121 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, una diaria a carico della Corporazione e il cui ammontare è stabilito dall'assemblea dei piloti effettivi.
7. In caso di assenza per malattia il pilota deve inviare alla Corporazione il certificato medico.
8. La Corporazione si dota di idoneo regolamento assembleare che deve essere depositato presso la sede della Capitaneria di porto di Genova.

Articolo 11

Compiti del Capo pilota

1. Oltre a quanto previsto dall'articolo 114 del Regolamento di esecuzione per il Codice della Navigazione, il Capo pilota deve:
 - a) riferire all'Autorità marittima competente su ogni fatto meritevole di menzione in ordine allo



svolgimento del servizio;

b) segnalare all'Autorità marittima cui compete la vigilanza sulle attività della Corporazione, le eventuali assenze e le infrazioni disciplinari dei piloti;

c) consentire, compatibilmente con le esigenze del servizio, l'assenza del pilota per lo svolgimento dell'attività sindacale;

d) impartire disposizioni per la formazione professionale degli aspiranti piloti nel periodo di tirocinio di cui l'articolo 108 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione;

e) consentire e verificare che i piloti effettivi partecipino ai corsi di formazione necessari al mantenimento della licenza da pilota;

f) concordare con il medico competente le visite mediche dei piloti e comunicare all'Autorità marittima il nominativo del pilota si sia rifiutato di sottoporsi a tali visite.

2. In caso di assenza del Capo pilota, tali compiti sono svolti dal Sottocapo pilota o dal pilota con maggiore anzianità di servizio.

Articolo 12

Fatturazione del servizio

1. L'ordine di introito, di cui all'articolo 135 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, deve essere bollato, numerato cronologicamente per ogni prestazione effettuata dal 1° gennaio al 31 dicembre di ogni anno, firmato dal Capo pilota e vistato dall'Autorità marittima.

2. Gli ordini di introito possono essere prodotti e firmati anche su formato digitale.

3. Ai fini dell'esatta applicazione delle tariffe, le caratteristiche delle navi e le modalità di svolgimento del pilotaggio devono risultare da appositi buoni, sottoscritti dai Comandanti delle navi anche su formato digitale.

4. Per le prestazioni di pilotaggio in VHF, in mancanza del buono, lo svolgimento della prestazione è certificato da dichiarazione sottoscritta dal Capo pilota sulla base della registrazione audio o, in mancanza di questa, redatta ai sensi dell'articolo 47 del DPR n. 445 del 2000 e ss. mm. e ii.

Articolo 13

Contabilità della Corporazione e registri

1. Il Capo pilota, alla fine di ogni anno solare, presenta all'Autorità marittima cui compete la vigilanza sulle attività della Corporazione di cui all'articolo 7, il Rendiconto contabile annuale, approvato dall'Assemblea dei piloti e da lui sottoscritto, secondo il modello predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Copia del Rendiconto, vistata dal Comandante del porto, deve essere trasmessa dall'Autorità marittima al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. A cura della Corporazione debbono essere istituiti, regolarmente tenuti e compilati:



- a) Libro giornale, o Libro di cassa, con distinte colonne per le singole voci componenti le entrate e le uscite;
 - b) Registro dei consumi per l'esercizio dei mezzi nautici;
 - c) Libro inventario dei natanti e degli altri immobili, attrezzi ed arredi di cui è provvista la Corporazione;
 - d) Registro della turnistica dei piloti, in cui sono indicati anche i periodi di assenza degli stessi;
 - e) Registro con i turni dei pilotini;
 - f) altri atti, registri o libri previsti dalle disposizioni vigenti (fiscali, lavoristiche, amministrative, sistemi di qualità, ecc.);
 - g) un registro contenente cognome, nome, data di nascita e domicilio dei piloti, e degli aventi diritto alla quote, che deve essere tenuto nella sede legale della Corporazione a libera consultazione degli aventi diritto e a disposizione dell'Autorità marittima cui compete la vigilanza sulle attività della Corporazione;
 - h) Libro dei verbali delle assemblee.
4. La documentazione di cui comma 2 può essere prodotta e firmata in formato digitale, in conformità alle vigenti disposizioni in materia di documenti digitali.

Articolo 14

Attività di vigilanza e controllo

1. Il Comandante del porto ove ha sede la Corporazione esercita la vigilanza sull'organizzazione, amministrazione e contabilità della Corporazione, nonché il potere disciplinare sui singoli piloti. *(In caso di corporazione multisito aggiungere : "il comandante del porto non sede della Corporazione esercita la vigilanza e i poteri disciplinari unicamente in ordine alla prestazione del servizio di pilotaggio effettuata nella propria zona di giurisdizione").*
2. L' Autorità marittima effettua ispezioni e controlli finalizzati ad accertare il regolare funzionamento della Corporazione per i connessi aspetti di sicurezza della navigazione e portuali; verifica che il servizio sia svolto in condizioni di efficienza e che la dotazione degli equipaggiamenti e delle attrezzature necessarie per lo svolgimento del servizio sia adeguata.

Articolo 15

Poteri dispositivi ed autorizzativi del Comandante del porto

1. Ferma restando l'obbligatorietà del servizio di pilotaggio, secondo le disposizioni in vigore per il porto di Genova, il Comandante del porto, con provvedimento motivato, in casi di necessità ed urgenza a tutela della sicurezza portuale e della navigazione, può prescrivere, anche alle navi non obbligate, l'impiego del pilota.



2. Tutte le unità esenti dall'obbligo del pilotaggio qualora richiedano il servizio devono avvalersi di un pilota della Corporazione, previa comunicazione all'Autorità marittima competente, che stabilisce l'ordine e la precedenza di ingresso/uscita dal porto ai sensi dell'articolo 7 del presente Regolamento.

3. Nessun movimento di navi deve essere effettuato senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità marittima.

Articolo 16

Potere disciplinare e sanzioni

1. Il potere disciplinare sui piloti è esercitato dal Comandante del porto competente per territorio ai sensi degli articoli 1249 e seguenti del Codice della Navigazione.
2. Le infrazioni disciplinari commesse dai piloti sono punite a norma dell'articolo 1254 del Codice della Navigazione.

IL DIRETTORE MARITTIMO
Amm. lsp. (CP) Nicola CARLONE





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA SEZIONE TECNICA

Via Magazzini Generali, 4 - 16126 Genova – tel. 010/2777333
e-mail tecnica.cpgenova@mit.gov.it

ORDINANZA N. 54/2017

Il sottoscritto, Comandante del porto di Genova e Capo del Compartimento Marittimo:

VISTO il Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del Porto di Genova approvato con Ordinanza n. 03/2003 in data 10 gennaio 2003 e successive modifiche ed integrazioni, ed in particolare l'art. 73 relativo al pilotaggio;

VISTO il Regolamento locale di pilotaggio, datato 29/03/1974;

VISTO il Decreto Ministeriale, datato 30/12/1992, relativo all'obbligatorietà del servizio di pilotaggio;

VISTO il Decreto della Direzione Marittima di Genova n° 396/2016, datato 29/12/2016, con il quale sono state approvate le tariffe di pilotaggio nel porto di Genova;

VISTE le proprie Ordinanze n. 321/2014 in data 2 ottobre 2014 e 382/2014 in data 27 dicembre 2014, che disciplinano le modalità di accosto di navi di grandi dimensioni che ormeggiano presso le banchine di ponte Etiopia;

VISTA la propria Ordinanza n. 21/2015 in data 10 febbraio 2015 e ss.mm.ii., nella quale è previsto l'impiego di due piloti a bordo di navi con stazza > 50000 GT che ormeggiano presso i pontili del bacino di Genova – Multedo;

CONSIDERATO che nel porto di Genova scalano navi di sempre maggiori dimensioni che devono manovrare in specchi acquei più ristretti, rispetto al passato, anche in ragione di un'infrastruttura portuale che, adeguandosi a riceverle, ne ha ridimensionato, di conseguenza, l'estensione;

PRESO ATTO che per le manovre di ormeggio e disormeggio di talune unità in alcuni ambiti portuali, come ponte San Giorgio e porto Petroli, è in vigore la sopra richiamata disciplina dell'utilizzo del doppio pilota a bordo e che la sua remunerazione è già prevista in tariffa;

PRESO ATTO che dall'anno 2011 è in corso una fase sperimentale d'impiego a bordo di numero 2 (due) piloti per le manovre di alcune unità, individuate in ragione delle loro dimensioni e caratteristiche tecnico nautiche, che scalano il porto di Genova;

VISTO il foglio prot. n° 25.24.00/427, datato 26/04/2012, di questa Capitaneria di porto relativo all'autorizzazione all'accosto di navi di particolari caratteristiche "fuori sagoma", nonché le numerose comunicazioni trasmesse da questa Capitaneria di porto per l'accosto di navi "fuori sagoma" presso i diversi ambiti portuali del porto di Genova – banchina SANITA', ETIOPIA PONENTE e VTE - e con le quali è stata prevista, come condizione tecnico-nautica, la presenza a bordo di n° 2 piloti;

VISTO il verbale di riunione, datato 04 marzo 2016, relativo all'impiego del doppio pilota a bordo di talune unità mercantili che scalano il porto di Genova e l'allegato riepilogativo della proposta del Capo pilota; documento di sintesi tra l'attuale

situazione e quella che dovrebbe essere oggetto di disciplina con la presente ordinanza.

Riunione a cui hanno partecipato i rappresentanti di CONFINDUSTRIA Genova, ASSAGENTI, CONFITARMA, terminalista Vte e Gruppo Messina S.p.a. e Corpo dei Piloti di Genova. Autorità portuale di Genova, seppur invitata, è risultata assente alla riunione;

PRESO ATTO

che nel corso della riunione è stato assunto il parere favorevole dei rappresentanti di CONFINDUSTRIA e ASSAGENTI sull'opportunità di formalizzare, con apposito provvedimento, l'impiego del doppio pilota, mentre il rappresentante di CONFITARMA ha espresso perplessità in ordine alle caratteristiche tecnico-nautiche delle unità a cui imporre il doppio pilota;

VISTA

la nota, datata 13/05/2016, di CONFITARMA con la quale, in ragione di quanto discusso e definito nel corso della sopra richiamata riunione, chiede che venga rivista la proposta del Capo pilota, in particolare per le unità che effettuano manovre di evoluzione e transitano con macchina indietro nel bacino di Sampierdarena;

VISTO

il foglio prot. n° 24623, datato 22/06/2016, di questa Capitaneria di porto con il quale è stato dato riscontro alla nota di CONFITARMA ed i cui contenuti vengono integralmente richiamati quale ulteriore parte motiva del presente provvedimento;

VISTA

la nota di risposta di CONFITARMA al foglio sopra richiamato, datata 23/06/2016, con la quale ribadisce la propria posizione;

VISTA

la nota dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ricevuta a prot. 9637 del 10/03/17, con la quale il suddetto Ente ha fornito il proprio conforme parere all'emanazione del presente provvedimento, in risposta al foglio prot. 7196 del 22/02/2017 della Capitaneria di porto di Genova, finalizzato al raggiungimento dell'intesa ex art. 14 comma 1ter della legge 84/1994;

RITENUTO

necessario adottare comunque il presente provvedimento al fine di emanare una puntuale disciplina in materia d'impiego del secondo pilota tesa alla tutela della sicurezza della navigazione portuale e della salvaguardia della vita umana in mare, in ragione di quanto già oggetto di approfondita sperimentazione ed opportuna valutazione, così come espresso nel foglio prot. n° 24623, datato 22/06/2016, sopra richiamato;

VISTI

gli articoli 30 e 81 del Codice della navigazione e l'articolo 59 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima);

ORDINA

ART. 1

(Impiego a bordo di due piloti)

A far data dalle ore **00:01** del **20/03/2017** è **istituito l'obbligo del secondo pilota a bordo delle unità che scalano il porto di Genova nei seguenti casi:**

1. ormeggio/disormeggio unità passeggeri presso le banchine del bacino del porto Vecchio: navi aventi stazza > 100.000 GT o LOA > 300 mt. (solo per i primi cinque scali di ogni Comandante presso il porto di Genova);
2. ormeggio/disormeggio unità presso la banchina "Calata Sanità": navi aventi stazza > 50.000 GT o LOA > 250 mt.;
3. transito di unità nel canale di Sampierdarena con manovra di evoluzione o a marcia indietro: navi aventi stazza > 50.000 GT o LOA > 240 mt.;
4. transito unità "Ro-Ro Cargo", di grande superficie velica tipo "Car Carrier" nel canale di Sampierdarena, con o senza evoluzione: navi aventi stazza > 50.000 GT o LOA > 200 mt.;
5. ormeggio/disormeggio unità "Bulk Carrier" presso le banchine di "Ponte San Giorgio levante" e di quelle di "Ponte Eritrea": navi aventi stazza > 30.000 GT o LOA > 200 mt.;

6. ormeggio/disormeggio unità presso la banchina "Ponte Etiopia ponente": navi aventi stazza > 40.000 GT o LOA > 240 mt.;
7. ormeggio/disormeggio unità presso le banchine del Porto Petroli di Genova Multedo: navi aventi stazza > 50.000 GT;
8. ormeggio/disormeggio unità presso le banchine del terminal VTE (Voltri Terminal Europa S.p.A.) del bacino portuale di Prà: navi aventi stazza $\geq$ 100.000 GT o LOA > 350 mt.;
9. ingresso unità monoelica nei bacini dell'Area Riparazioni Navali con entrata di poppa: navi aventi LOA > 180 mt.;
10. casi diversi dai precedenti, valutati di volta in volta in sede di apposita riunione tecnico – nautica e subordinati ad apposito provvedimento, in cui la necessità del secondo pilota derivi da particolari caratteristiche tecnico-nautico-evolutive dell'unità e/o dalla tipologia di manovra richiesta.

ART. 2
(Tariffa per l'impiego del secondo pilota)

La tariffa per l'impiego del secondo pilota è quella stabilita dal Decreto della Direzione Marittima di Genova n° 396/2016, datato 29/12/2016, con il quale sono state approvate le tariffe di pilotaggio nel porto di Genova, salvo successive modifiche e/o variazioni.

ART. 3
(Norme sanzionatorie e Disposizioni finali)

I contravventori alle disposizioni contenute nella presente Ordinanza saranno perseguiti, salvo che il fatto non costituisca altro più grave illecito, ai sensi degli artt. 1174 2^a comma e/o 1231 del Codice della Navigazione.

E' fatto obbligo a chiunque di osservare e far osservare la presente ordinanza.

La sua diffusione sarà assicurata mediante:

- a) divulgazione a cura dei mezzi d'informazione;
- b) ai sensi dell'art. 32 della Legge 69/2009, mediante inserzione nella sezione Ordinanze del sito informatico istituzionale della Capitaneria di Porto di Genova all'indirizzo www.guardiacostiera.gov.it/genova.

Genova, 16 MAR. 2017

IL COMANDANTE
Amm. Isp. (CP) Giovanni PETTORINO





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA

SEZIONE TECNICA

Via Magazzini Generali, 4 16126 Genova – tel. 010/2777333

e-mail tecnica.cpgenova@mit.gov.it

ORDINANZA N. 319/2017

Il sottoscritto, Comandante del porto di Genova e Capo del Compartimento Marittimo:

- VISTO** il Regolamento locale di pilotaggio, datata 29/03/1974;
- VISTO** il Decreto Ministeriale, datato 30/12/1992, relativo all'obbligatorietà del servizio di pilotaggio;
- VISTO** il Decreto Ministeriale, datato 04/07/2003, come modificato con Decreto 17/02/2006, con il quale sono state stabilite le modalità per la fruizione del servizio di pilotaggio via VHF nel porto di Genova;
- VISTA** l'Ordinanza n° 208/2016, datata 15/07/2016, relativa all'istituzione, in forma sperimentale per il periodo di un anno solare, del servizio di monitoraggio tramite VHF delle bunkerine in ambito portuale, così come autorizzato dal Superiore ministero con il Dp. prot. n° 9407, datato 01/04/2016;
- VISTO** il foglio prot. n° 34943, datato 11/09/2017, con il quale questa Capitaneria di porto ha relazionato il Superiore Ministero in merito allo svolgimento, in forma sperimentale, del servizio di monitoraggio in parola confermando, altresì, l'opportunità di adottare il provvedimento definitivo volto alla modifica del regolamento di obbligatorietà del pilotaggio nel porto di Genova;
- VISTO** il Dispaccio del Superiore Ministero, prot. n° 27731, datato 16/10/2017, con il quale, preso atto delle positive valutazioni sulla predetta attività, è stato trasmesso il Decreto Ministeriale, datato, 16/10/2017, in vigore dal 1 novembre 2017, che integra l'art. 2 del Decreto Ministeriale, datato 04/07/2003, prevedendo per i mezzi nautici adibiti al servizio di bunkeraggio l'obbligo del servizio di pilotaggio tramite stazione VHF;
- VISTO** il Decreto della Direzione Marittima di Genova n° 415/2014, datato 31/12/2014, con il quale sono state approvate le tariffe di pilotaggio nel porto di Genova;
- VISTO** il Decreto di questa Capitaneria di porto n° 239, datato 12/07/2016, con il quale è stata introdotta la tariffa per il servizio di monitoraggio tramite VHF delle bunkerine in ambito portuale, così come autorizzato dal Superiore ministero giusta Dp. prot. n° 9407, datato 01/04/2016;
- VISTO** il Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del Porto di Genova approvato con Ordinanza n. 03/2003 in data 10 gennaio 2003 e successive modifiche ed in particolare gli artt. 26-27-28-29-30 e 31;
- RITENUTO** necessario adottare il presente provvedimento per la disciplina del monitoraggio, tramite VHF, dei movimenti in ambito portuale delle bunkerine, da eseguirsi a cura del locale Corpo piloti, in aderenza a quanto disposto dal superiore Ministero con il Decreto, datato 16/10/2017, con entrata in vigore dal 1 novembre 2017;
- VISTI** gli articoli 17, 30 e 81 del Codice della navigazione e l'articolo 59 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima);

ORDINA

ART. 1

(Servizio di monitoraggio tramite VHF delle bunkerine in ambito portuale)

A far data dalla pubblicazione/notifica della presente Ordinanza, giusta Decreto ministeriale 16/10/2017, è istituito il servizio di monitoraggio tramite VHF dei movimenti in ambito portuale delle bunkerine destinate al servizio di bunkeraggio.

Il suddetto servizio è affidato al locale Corpo piloti.

ART. 2

(Disciplina del servizio di monitoraggio)

Il Comandante della bunkerina, impegnata nelle operazioni di rifornimento alle unità ormeggiate nell'ambito portuale di Genova, prima di iniziare a muovere dal punto di caricazione al punto di scaricazione deve comunicare alla sala operativa dei piloti del porto di Genova sui canali VHF 12 e/o 10 e alla sala operativa di questa Capitaneria di porto sul canale VHF 11:

1. la posizione d'ormeggio della bunkerina;
2. il nome della nave da rifornire e la posizione d'ormeggio;
3. l'orario previsto per l'inizio delle operazioni di rifornimento.

Effettuate le suddette comunicazioni le operazioni di trasferimento potranno iniziare solo a seguito di comunicazione, tramite VHF, della sala operativa del Corpo dei piloti, mantenendo costante ascolto sui canali VHF 12 e/o 10 e VHF 16.

Le operazioni di bunkeraggio devono essere effettuate sempre nel rispetto di quanto prescritto dagli artt. 26-27-28-29-30 e 31 del Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del porto di Genova.

Ultimate le operazioni di bunkeraggio il Comandante della bunkerina prima di muovere dal punto di rifornimento al posto d'ormeggio e/o procedere per un nuovo rifornimento deve comunicare alla sala operativa dei piloti del porto di Genova sui canali VHF 12 e/o 10 e alla sala operativa di questa Capitaneria di porto sul canale VHF 11;

1. il termine delle operazioni di bunkeraggio;
2. la destinazione della bunkerina.

Effettuate le suddette comunicazioni le operazioni di trasferimento potranno iniziare solo a seguito di comunicazione, tramite VHF, della sala operativa del Corpo dei piloti, mantenendo costante ascolto sui canali VHF 12 e/o 10 e VHF 16.

ART. 3

(Tariffa del servizio)

Per il servizio di monitoraggio tramite VHF, giusta Decreto n°239, datato 12/07/2017, e fino d in attesa è riconosciuta al Corpo dei piloti di Genova la tariffa di **Euro 1 (uno)** per ogni movimento della bunkerina, impegnata nel servizio di bunkeraggio, dal punto di caricazione al punto di scaricazione sotto bordo le unità, e da sotto bordo al punto di ormeggio.

La fatturazione per le prestazioni/monitoraggio via VHF deve avvenire con cadenza mensile.

Il pagamento delle fatture deve avvenire nel rispetto di quanto previsto dalla vigente normativa.

ART. 4

(Norme sanzionatorie e Disposizioni finali)

I contravventori alle disposizioni contenute nella presente Ordinanza saranno perseguiti, salvo che il fatto non costituisca altro più grave illecito, ai sensi degli artt. 1174 2 comma e/o 1231 del Codice della Navigazione.

E' fatto obbligo a chiunque di osservare e far osservare la presente ordinanza.

La sua diffusione sarà assicurata mediante:

- a) divulgazione a cura dei mezzi d'informazione;
- b) ai sensi dell'art. 32 della Legge 69/2009, mediante inserzione nella sezione Ordinanze del sito informatico istituzionale della Capitaneria di Porto di Genova all'indirizzo www.guardiacostiera.it/genova, sezione Ordinanze.

L'ordinanza n° 208/2016, datata 15/07/2016, con l'entrata in vigore della presente ordinanza è abrogata.

Genova, 10/11/17

IL COMANDANTE

Amm. Isp. (CP) Giovanni PETTORINO

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti***CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA**

Reparto Tecnico/Amministrativo
Servizio Tecnico Portuale
Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale

ORDINANZA

(vds. numero di registrazione in intestazione)

**Approvazione del Regolamento per l'esercizio del servizio di rimorchio delle navi
nel porto e nella rada di Genova**

Il Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del Porto di Genova.

- VISTO** il Decreto n. 42/2020 in data 05 febbraio 2020, con il quale questa Capitaneria di Porto, in ottemperanza al Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento e del Consiglio europeo, ha limitato ad un concessionario il numero dei prestatori del servizio di rimorchio nel porto e nella rada di Genova, e gli atti ivi richiamati;
- VISTA** la Determina a contrarre n. 14 del 20 dicembre 2021 della Direzione Marittima di Genova, in qualità di Stazione Appaltante, relativa alla procedura di gara in parola, e gli atti ivi richiamati;
- VISTO** il Bando di gara in data 20 dicembre 2021 per l'affidamento della Concessione per l'esercizio del servizio di rimorchio nel porto e nella rada di Genova (C.I.G. 9033521959), il relativo Disciplina di gara, il capitolato tecnico e gli atti di gara;
- VISTO** il Decreto n. 238 del 05 luglio 2022, e gli atti ivi richiamati, con il quale la Capitaneria di Porto di Genova, in qualità di Stazione Appaltante, ha aggiudicato la concessione del servizio di rimorchio nella rada e nel Porto di Genova per la durata di 15 (quindici) anni (CIG: 9033521959), in favore della Società "Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova S.r.l." (C.F./P.IVA: 02850020104), con sede legale in Genova, Via Ponte Reale, n.5, al costo annuale offerto in gara pari ad Euro 26.324.083,00 (Euro ventiseimilioni trecentoventiquattromila ottantatre virgola zerozero);
- VISTO** il Decreto della Direzione Marittima della Liguria n. 263 in data 15/06/2023, con il quale è stato approvato l'atto di concessione in data 22.03.2023 - Registro delle Concessioni n°01/2023 e Repertorio degli atti n° 01/2023 - registrato in data 18.04.2023 all'Agenzia delle Entrate di Genova al n° 3480 - serie 1^, che è stato ammesso alla registrazione in data 12.07.2023 al n. 70 da parte della Corte dei conti - Sezione Controllo Liguria;
- VISTO** il foglio prot. 166342 in data 3 novembre 2023, con cui è stato dato avvio

al procedimento istruttorio per la prima determinazione delle tariffe del locale servizio di rimorchio portuale;

- VISTI** i pareri favorevoli dalle associazioni di categoria interessate e rispettivamente Assarmatori (assunto al prot. 180269 in data 01/12/2023), Assorimorchiatori (assunto al prot. 181687 in data 04/12/2023), Confitarma (assunto al prot. 181616 in data 04/12/2023) e Federagenti (assunto al prot. 182284 in data 06/12/2023);
- VISTO** il foglio prot. 187155 in data 15/12/2023, con cui è stata richiesta l'intesa dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale in merito alla prima determinazione delle tariffe del locale servizio di rimorchio portuale, espressa con nota prot. 56317 in data 21/12/2023, assunta al prot. 190007 in data 22/12/2023;
- VISTO** il foglio prot. 190285 in data 22/12/2023, con cui è stata richiesta l'approvazione ai sensi dell'art. 102 c.nav. del Regolamento per l'esercizio del servizio di rimorchio nel porto e nella rada di Genova alla competente Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- VISTO** il dispaccio prot. 1821 in data 18/01/2024 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il quale è stato trasmesso il decreto di approvazione del regolamento;
- VISTA** la Circolare n. 11/2019 del 19.03.2019 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *"Linee guida per il rilascio della concessione per l'esercizio del servizio di rimorchio portuale. Adeguamento dal nuovo Codice dei Contratti pubblici della Circolare n. 13961 del 18 dicembre 2013 e s.m.i."*;
- VISTI** gli articoli 17, 26, 66, 101, 102 e seguenti del Codice della Navigazione e gli articoli 59, 60, 138 e 139 del relativo Regolamento di esecuzione – parte marittima, approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;
- VISTO** l'articolo 14, comma 1 bis, della Legge 28 gennaio 1994 n. 84 e successive modifiche e integrazioni,
- VISTO** il *"Regolamento per il servizio di rimorchio delle navi nel porto di Genova"* predisposto dalla Capitaneria di porto di Genova in data 02/07/2008 ed approvato con Decreto del Direttore Generale dell'allora Direzione Generale dei porti del MIT in data 16/07/2008;

ORDINA

Articolo 1

1. A far data dalle ore 00:01 del 18 marzo 2024, è reso esecutivo l'allegato *"Regolamento per l'esercizio del servizio di rimorchio delle navi nel porto e nella rada di Genova"* già approvato in data 18 gennaio 2024 con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – ex Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

Articolo 2

1. Con l'entrata in vigore del presente provvedimento è da intendersi abrogato il

“Regolamento per il servizio di rimorchio delle navi nel porto di Genova” predisposto dalla Capitaneria di porto di Genova in data 02/07/2008 ed approvato con Decreto del Direttore Generale dell'allora Direzione Generale dei porti del MIT in data 16/07/2008, citato in premessa.

Articolo 3

1. I contravventori alla presente e all'allegato Regolamento, salvo che il fatto non costituisca più grave o diverso reato, saranno perseguiti ai sensi degli artt. 1171, 1174, comma 1, e 1175 del Codice della navigazione e saranno ritenuti responsabili civilmente dei danni che potranno derivare alle persone e/o alle cose in conseguenza dell'avvenuta trasgressione.

2. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare le disposizioni contenute nella presente Ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata mediante l'affissione all'albo della Capitaneria e l'inclusione alla pagina “Ordinanze” del sito istituzionale www.guardiacostiera.gov.it/genova.

Genova, (vedasi data di registrazione in intestazione).

IL COMANDANTE
Ammiraglio Ispettore (CP) Pil.
Piero PELLIZZARI

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del d.lgs. 7
marzo 2005, n. 82 e norme

Firmato Digitalmente da/Signed by:

PIERO PELLIZZARI

In Data/On Date:

giovedì 14 marzo 2024 16:17:53



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA

VIA VITTIME DELLA TORRE, 7 MAGGIO 2013, N. 4 – 16128 GENOVA (GE)
P.E.C. dm.genova@pec.mit.gov.it

**REGOLAMENTO PER L'ESERCIZIO DEL SERVIZIO DI RIMORCHIO
DELLE NAVI NEL PORTO E NELLA RADA DI GENOVA**

**Articolo 1
(Definizioni)**

1. Ai fini del presente Regolamento, valgono le seguenti definizioni:

- a) **Amministrazione centrale:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- b) **Autorità marittima:** la Capitaneria di porto di Genova, con sede in Genova (GE), Via vittime della torre, 7 maggio 2013, n. 4;
- c) **Porto di Genova:** area demaniale marittima, comprensiva di relative infrastrutture portuali (ossia lo specchio acqueo racchiuso tra le dighe foranee, e le banchine, i moli, le aree ed altre attrezzature idonee e non all'attracco di navi o galleggianti), compresa tra Punta Vagno ed il Rio Lavandè, costituito dai bacini portuali di Genova, tra cui l'imboccatura di Levante, di Ponente, del porto petroli, di Voltri-Prà, l'avamporto, i bacini delle Grazie, della Fiera, del Porto Vecchio, della Lanterna e di Sampierdarena, la foce del Polcevera, il canale di calma, la darsena petroli, il bacino di Sestri Ponente ed il bacino di Voltri-Prà;
- d) **Concessione:** l'atto formale stipulato dall'Autorità marittima col soggetto concessionario del servizio;
- e) **Concessionario:** il soggetto che fruisce del diritto di erogare il servizio di rimorchio nel porto e nella rada di Genova in forza di un atto di concessione rilasciato dall'Autorità marittima;
- f) **Rada di Genova:** estensione di mare nelle immediate adiacenze delle strutture foranee dei bacini portuali dove possono ancorare le navi, così come definita da provvedimento normativo della Capitaneria di Porto di Genova;
- g) **Regolamento:** il presente regolamento per la disciplina del servizio di rimorchio.

**Articolo 2
(Oggetto del Regolamento e ambito di applicazione)**

- 1. Il presente Regolamento disciplina le norme per lo svolgimento del servizio e le caratteristiche dei mezzi da impiegare, ai sensi dell'articolo 102 del Codice della Navigazione.
- 2. Ai fini del presente regolamento, per servizio di rimorchio si intendono le operazioni di trazione e spinta per ormeggio, disormeggio, movimento e assistenza in genere delle navi

in ambito portuale e nella rada, anche attraverso l'integrazione con gli altri servizi tecnico-nautici esistenti.

3. Con riferimento a quanto previsto dal Decreto n. 42/2020 in data 05 febbraio 2020 della Capitaneria di porto di Genova, il numero dei prestatori del servizio di rimorchio nel porto e nella rada di Genova è limitato ad 1 (uno) concessionario. Pertanto, il servizio di rimorchio portuale, quale servizio d'interesse generale finalizzato a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo, è svolto su concessione, rilasciata dal Capo del Compartimento marittimo di Genova, ai sensi dell'articolo 101 del Codice della Navigazione, e le relative tariffe sono determinate dall'Autorità marittima, applicando i vigenti criteri e meccanismi stabiliti dall'Amministrazione centrale.

4. Il Servizio di rimorchio è svolto nel porto e nella rada di Genova, così come definito all'articolo 1 del Regolamento.

Articolo 3

(Facoltatività e programmazione del servizio)

1. L'uso dei rimorchiatori da parte delle navi è di massima facoltativo, fatta salva la facoltà del Comandante del porto di imporre l'uso di uno o più rimorchiatori da parte delle navi, quando se ne palesasse la necessità, nell'interesse della sicurezza della navigazione, o per sfavorevoli condizioni del tempo o per altre cause in cui l'Autorità Marittima intenda disporre diversamente.

2. Le navi in arrivo nel porto di Genova che intendono avvalersi del servizio di rimorchio devono impiegare idonei *heaving line* (messaggiere con idoneo contrappeso) al fine di agevolare le operazioni di aggancio del cavo di rimorchio.

3. Salve diverse intese tra il concessionario e l'armatore/comandante della nave a seconda delle circostanze, o comunque salve diverse indicazioni provenienti dall'Autorità marittima, il servizio di rimorchio è prestato dai rimorchiatori avvalendosi di cavo singolo.

4. I servizi resi dai rimorchiatori del concessionario al di fuori dell'ambito del Regolamento e dell'atto di concessione dovranno essere preventivamente autorizzati dall'Autorità marittima, previa istanza del concessionario che dovrà specificare lo scopo e le modalità esecutive del servizio.

Articolo 4

(Rimorchio di unità da diporto, navi minori e galleggianti)

1. Qualora i mezzi del concessionario non risultino idonei, per caratteristiche e tipologia, all'esecuzione del servizio di rimorchio nei confronti di navi, unità da diporto, navi minori e di galleggianti, il servizio può essere effettuato da mezzi del "Gruppo Antichi Ormeggiatori SCARL" o in caso di indisponibilità da altri mezzi navali idonei, previo nulla-osta del concessionario e comunicazione all'Autorità marittima.

2. Il rimorchio dei galleggianti in genere non iscritti nelle Matricole e adibiti ai servizi o ai lavori portuali non è sottoposto alla disciplina del presente regolamento; valgono per essi le disposizioni contenute in merito nel "Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del porto di Genova".

3. Le tariffe per le prestazioni di cui sopra sono stabilite d'accordo tra le parti, non trovando applicazione per tali servizi nelle Ordinanze Tariffarie vigenti.

Articolo 5

(Organizzazione del servizio di rimorchio)

1. Al fine di garantire costante continuità, senza ritardi, delle operazioni commerciali e dovendo assicurare un idoneo servizio presso il comprensorio portuale di Genova, l'organizzazione del Servizio di rimorchio presuppone il rilascio di titoli demaniali idonei a garantire ormeggi ai rimorchiatori e di adeguati spazi per lo svolgimento dell'attività di impresa, che il Concessionario richiede all'Autorità di Sistema Portuale competente in condivisione con l'Autorità marittima, ed è soggetta al rispetto delle seguenti condizioni:

a) disponibilità di un organico minimo di personale marittimo di almeno 25 (venticinque) equipaggi, composti al minimo ciascuno da 1 (uno) Comandante, 1 (uno) Direttore di Macchina e 1 (uno) Marinaio a seconda della tipologia del rimorchiatore, così come indicato nel CCNL in vigore all'atto di presentazione della domanda di partecipazione e inseriti in un'organizzazione del lavoro che consenta la seguente disponibilità dei mezzi di prima linea:

1. 7 (sette) rimorchiatori in turno nell'arco 24h, in cui sviluppano complessivamente fino a 96h di operatività funzionale al servizio di rimorchio. Le unità devono comunque essere pronte a muovere in caso di emergenza in ogni momento nell'ambito delle 24h;
2. 3 (tre) rimorchiatori, disponibili, con preavviso di 30', nell'orario giornaliero 07-16 nei giorni feriali, ovvero, con preavviso di 2h, in una diversa fascia oraria in funzione del traffico atteso, contemporaneità delle manovre complesse previste e delle condizioni meteorologiche attese;

b) organizzazione del lavoro che deve essere modulata tramite una turnazione che consenta il presidio dei mezzi di guardia in modo tale da garantire un impiego immediato degli stessi, nel rispetto delle normative internazionali, unionali e nazionali in materia di igiene, salute e sicurezza sul luogo di lavoro e dell'orario di lavoro e di riposo.

c) conoscenza della lingua italiana, mediante possesso di certificazione almeno di livello B1 (*Common European Framework of Reference for Languages*), da parte di eventuali componenti stranieri degli equipaggi;

d) disponibilità, in base a idoneo titolo giuridico, del seguente numero di rimorchiatori iscritti nel primo Registro Italiano:

1. prime linee (ovvero i rimorchiatori necessari per garantire l'erogazione ordinaria del servizio): 10 (dieci), da impiegare ciascuno per almeno 300 (trecento) giorni su base annua;
2. seconde linee (ovvero i rimorchiatori sostitutivi o necessari a fronteggiare picchi di domanda e/o situazioni di emergenza): 3 (tre) rimorchiatori;

e) possesso, con riferimento alla flotta di prima linea, delle seguenti caratteristiche tecniche minime:

1. *bollard pull* maggiore o uguale alle 70 tonnellate, di cui n. 3 (tre) con *bollard pull* maggiore o uguale a 80 tonnellate;
2. almeno n. 6 (sei) rimorchiatori devono avere una lunghezza non superiore a 30 metri in funzione delle ristrette aree di manovre;

3. almeno n. 5 (cinque) rimorchiatori devono possedere la notazione di classe addizionale FFQ-1 (o altra dicitura analoga rilasciata da un ente tecnico accreditato IACS) con sistema "water spray", con capacità di impiego di foamite ($>12\text{m}^3/\text{minuto}$ – gittata minima 70m) e dotati di pompe ad esaurimento dalla capacità minima pari a 400t/ora;
4. almeno n. 5 (cinque) rimorchiatori devono essere dotati di impianto per lo spargimento di prodotti atti alla bonifica delle acque marittime;
5. almeno n. 4 (quattro) rimorchiatori devono essere dotati di skimmer dalla capacità minima di $50\text{m}^3/\text{ora}$ e dotati di panne gonfiabili;
6. almeno n. 3 (tre) rimorchiatori devono possedere la capacità di rimorchio in alto mare;
7. almeno n. 2 (due) rimorchiatori devono essere dotati di albero abbattibile al fine di consentire lo svolgimento delle manovre di spinta in sicurezza delle navi da crociera di ultima generazione.

2. Resta inteso, in ogni caso, che il Concessionario è tenuto a mantenere, per tutta la durata della Concessione, le caratteristiche e il numero dei rimorchiatori indicati nell'atto di concessione.

3. I rimorchiatori indicati nell'atto di concessione possono essere sostituiti, in via definitiva, alle condizioni e secondo le modalità di cui all'articolo successivo del Regolamento.

Articolo 6

(Sostituzione dei rimorchiatori)

1. Tutti i rimorchiatori, indicati nell'atto di concessione, restano vincolati all'espletamento del servizio per l'intera durata della Concessione e possono essere sostituiti, in via definitiva, solo da rimorchiatori con caratteristiche tecniche non inferiori ed età non superiore, a seguito di apposita istruttoria avviata, d'ufficio o su istanza del Concessionario, da parte dell'Autorità marittima, secondo le modalità e le indicazioni impartite dall'Amministrazione centrale.

2. L'impiego delle seconde linee deve essere comunicato dal Concessionario all'Autorità marittima e, solo nel caso in cui il loro impiego riduca le giornate d'impiego delle prime linee al di sotto del limite minimo dei 300 giorni su base annua (per ciascun rimorchiatore di prima linea), deve essere adeguatamente motivato dal Concessionario e autorizzato dall'Autorità marittima.

Articolo 7

(Ripristino dell'età media della flotta)

1. Al tempo medio di vigenza della concessione, l'età media della flotta deve essere ripristinata sulla base di quanto indicato nell'atto di concessione del servizio e secondo le modalità stabilite dall'Amministrazione centrale.

2. La sostituzione dei rimorchiatori necessaria al fine di aggiornare l'età media della flotta non costituisce un cambiamento dell'organizzazione del servizio e non può, quindi, determinare alcun adeguamento del costo complessivo di erogazione del servizio stesso.

Articolo 8 (Sostituzione dei Capi Servizio)

1. Nel caso di sostituzioni dei Capi Servizio, le formalità di imbarco e sbarco dovranno essere sottoposte al visto preventivo del Direttore dell'Esecuzione del Contratto *pro tempore*. Tale procedura si rende necessaria al solo fine del mantenimento delle qualifiche e delle caratteristiche professionali degli equipaggi offerti dal concessionario durante la procedura di affidamento.

Articolo 9 (Ulteriori obblighi del Concessionario)

1. Il Concessionario deve provvedere all'adempimento dei seguenti ulteriori obblighi:

- a) dotare i rimorchiatori di prima e seconda linea di sistemi parascintille installati in prossimità dei fumaio, ovvero installati lungo il sistema di scarico;
- b) attrezzare ogni rimorchiatore per poter fornire propri cavi da voltare sulla nave assistita;
- c) disporre di un adeguato numero di cavi da rimorchio con relativo sistema di aggancio da usare in caso di necessità di rimorchio di navi, galleggianti o aeromobili sinistrati e che dovranno essere conservati nel magazzino attrezzato, presso la sede operativa del concessionario o a bordo dei rimorchiatori;
- d) disporre di idonea apparecchiatura elettrica per il taglio di catene o per altre emergenze;
- e) tutte le unità dovranno essere dotate di apparecchiature VHF in grado di trasmettere e ricevere anche sulle stesse frequenze degli analoghi apparecchi in dotazione alla Capitaneria di porto di Genova;
- f) garantire l'ascolto radio continuo sui canali VHF 16, 14 (Genova) e 10 (Miltedo / Prà) per tutta la durata del servizio;
- g) su ordine dell'Autorità marittima, provvedere all'aggiunta di ulteriori rimorchiatori di guardia rispetto a quelli previsti, nei limiti di quanto indicato all'articolo 5.a, qualora tale aggiunta sia necessaria al fine di garantire la sicurezza, in relazione a condizioni meteo particolarmente avverse o altre circostanze eccezionali;
- h) tenere sempre in funzione il dispositivo A/S di bordo su tutti i mezzi in concessione;
- i) designare un dirigente per il servizio in porto ed eventuali sostituti. Le generalità ed i contatti (telefono e e-mail) devono essere comunicati preventivamente all'Autorità marittima. Il dirigente è tenuto ad ottemperare e a far eseguire quanto disposto dall'Autorità marittima, per quanto concerne l'impiego dei rimorchiatori ed i turni di servizio dei rimorchiatori e deve assicurare, in qualsiasi momento, la propria reperibilità.
- j) in relazione all'elevato numero di rimorchiatori in servizio e la variabilità delle aree di operazione, il concessionario deve mantenere una organizzazione a terra (c.d. torretta rimorchiatori) "24/7" in grado di seguire l'efficienza dell'impiego dei rimorchiatori in funzione delle manovre programmate. I contatti (telefono ed e-mail) devono essere forniti all'Autorità marittima ed ai servizi tecnico-nautici e portuali operanti in porto. La torretta rimorchiatori deve applicare le disposizioni ricevute dal dirigente del servizio e

comunicare ai piloti del porto e al servizio VTS l'eventuale movimento dei rimorchiatori tra i bacini del porto in relazione alle necessità del servizio;

- k) organizzare la turnazione dei rimorchiatori, sulla base della programmazione dei lavori di ordinaria manutenzione, al fine di assicurare, in ogni circostanza, l'efficace svolgimento del servizio;
- l) garantire l'efficienza di tutti i rimorchiatori (prima e seconda linea), i quali devono essere pronti a rispondere alle esigenze del servizio e dell'Autorità marittima;
- m) provvedere affinché tutto il personale imbarcato sui rimorchiatori svolga esercitazioni per l'impiego delle dotazioni di cui sopra con frequenza adeguata secondo le normative nazionali ed internazionali vigenti;
- n) ferme restando le previsioni degli articoli 69, 70 e 107 del Codice della Navigazione e i doveri incombenti alle navi, in genere, e ai rimorchiatori, in specie, per l'assistenza e il salvataggio delle navi e degli aeromobili sinistrati, i rimorchiatori in concessione dovranno prestare gratuito servizio nei confronti dell'Autorità marittima, ogni qualvolta la stessa abbia necessità di usarli per urgenti necessità al verificarsi di condizioni meteomarine avverse, situazioni di emergenza o per sicurezza, anche al di fuori del porto e della rada di Genova;
- o) ottemperare a tutte le condizioni e prescrizioni contenute nell'atto di concessione;
- p) nell'ipotesi di manutenzione straordinaria, a seguito di avaria/sinistro, il Concessionario è autorizzato a effettuare i lavori allo scopo di rendere immediatamente operativi i propri mezzi comunicando preventivamente all'Autorità marittima tempi e modalità di esecuzione.

Articolo 10 **(Decadenza dalla concessione)**

1. Salva l'applicazione delle sanzioni previste dalle vigenti disposizioni di legge in materia, e in particolare di quella comminata dall'articolo 1171 del Codice della Navigazione, il Capo del Compartimento Marittimo può dichiarare la decadenza dalla concessione, nei seguenti casi:

- a) per mancata esecuzione, nei termini assegnati, degli obblighi e degli impegni previsti nell'atto di concessione o imposti da norme di legge o da regolamenti;
- b) per abuso della Concessione o per abusiva sostituzione di altri nel suo godimento;
- c) per omesso pagamento del canone, quando il Concessionario non ne sia stato espressamente esentato;
- d) per mancato adempimento del Concessionario a provvedere, entro un congruo termine, alle maggiori attrezzature rese necessarie dall'intervenuto aumento del traffico navale, individuate e definite secondo le modalità previste dalle vigenti disposizioni ministeriali;
- e) per avere distolto, senza preventivo assenso dell'Autorità marittima, le unità adibite al servizio di rimorchio e vincolate nell'atto di concessione;
- f) per mancata presentazione della documentazione necessaria per l'aggiornamento periodico delle tariffe, nei termini e secondo le modalità impartite dall'Amministrazione centrale.

3. Con il decreto di decadenza, l'Autorità marittima può disporre l'incameramento totale o parziale della cauzione.

1. L'Autorità marittima può revocare la concessione, qualora dovessero sopravvenire motivi di pubblico interesse ovvero nel caso di mutamento della situazione di fatto non prevedibile al momento dell'adozione del presente atto, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 21-quinquies della Legge n. 241 del 07 agosto 1990.

1. Le tariffe del servizio di rimorchio sono stabilite dal Capo del Compartimento Marittimo, secondo le modalità definite dall'Amministrazione centrale, ai sensi dell'articolo 101 del Codice della Navigazione e in linea con i principi di cui all'articolo 14 comma 1-bis del Legge n. 84 del 28 gennaio 1994 e successive modifiche e integrazioni.

Genova, _____.
(vds. data di sottoscrizione con firma digitale)

Documento sottoscritto con firma digitale ai sensi
del D.Lgs 82/2005 art. 21

Firmato Digitalmente da/Signed by:
PIERO PELLIZZARI
In Data/On Date:
giovedì 14 marzo 2024 16:19:07



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO
GUARDIA COSTIERA
GENOVA

Sezione Tecnica

Via Magazzini Generali nr. 4, 16126 Genova – Tel. 010/2777333 – Tel/ Fax 010/2777428
Email: tecnica.cpgenova@mit.gov.it – Sito: www.guardiacostiera.gov.it/genova

Ordinanza n. 58/2019

Modifica Ordinanza n. 57/2019 del 19.03.2019

“Approvazione del Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Genova”

L'Ammiraglio Ispettore sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Genova,

- RICHIAMATA** la propria Ordinanza n.57/2019 del 19.03.2019 con la quale si approva e si rende reso esecutivo il “Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Genova”;
- RILEVATO** che occorre procedere a rettifica ed integrazione nella parte dispositiva (visti e considerati) della suddetta Ordinanza;
- VISTA** la nota prot. n. 25502 del 04.10.2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità Portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, con la quale vengono fornite le linee guida per la per le modalità di approvazione degli statuti delle società cooperative ormeggiatori e barcaioi;

DISPONE

Di integrare e rettificare la propria Ordinanza n.57/2019 del 19.03.2019, nel modo seguente:

- VISTA** la legge 28 gennaio 1994, n. 84, e ss.mm.ii., ed in particolare l'articolo 14, commi 1-ter e 1-quinquies;
- VISTO** il Regolamento (UE) n. 352/2007, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti;
- VISTI** l'articolo 81 del Codice della Navigazione (R.D. 30 marzo 1942, n. 327) e gli articoli 59 e 209 del relativo Regolamento di esecuzione (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328);
- VISTI** gli articoli 59 e 209 del relativo Regolamento di esecuzione (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328 “Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione Marittima);
- VISTO** il dispaccio prot. n. 11171 in data 24/04/2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, con il quale è stato trasmesso il Decreto Dirigenziale in pari

data che disciplina l'obbligatorietà del servizio di ormeggio per le unità di stazza lorda pari o superiore le 500 GT;

- VISTE** le circolari n. 17729 del 03.07.2018 e n. 20020 del 25.07.2018 con le quali il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità Portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne ha dato indicazioni per l'applicazione del comma 1-quinquies dell'articolo 14 della Legge n.84/94;
- VISTO** il Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del Porto di Genova approvato con Ordinanza n.03/2003 in data 10 gennaio 2003 e ss.mm.ii.;
- VISTO** il Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Genova, approvato con Ordinanza del Capo del Circondario Marittimo di Genova n. 14 in data 29/01/2008;
- VISTO** il dispaccio prot. n. 17729 in data 03/07/2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, con cui sono state fornite indicazioni circa l'applicazione del comma 1-quinquies dell'articolo 14 della legge n. 84/1994;
- VISTO** il proprio Decreto n. 406/2018 in data 28/12/2018, con il quale è stato approvato lo statuto della Società "Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Società Cooperativa";
- VISTO** il proprio foglio prot. 4938 in data 05/02/2019, con cui è stata richiesta la condivisione dei contenuti del nuovo Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Genova alle Associazioni di categoria;
- VISTO** il proprio foglio prot. 4939 in data 05/02/2019, con cui è stato richiesto all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale il parere di intesa ai sensi dell'articolo 14, comma 1-bis, della legge n. 84/94, relativamente al nuovo Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Genova;
- VISTA** la nota prot. 5543/P in data 28/02/2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, con cui la stessa ha espresso la propria favorevole intesa in merito al Regolamento in parola;
- VISTE** la nota prot. n. 101/2019 in data 07/03/2019 di Assarmatori e la nota in data 11/03/2019 di Confitarma, di condivisione delle disposizioni del Regolamento predetto;
- TENUTO CONTO** del fatto che nell'ambito del Regolamento locale del servizio occorre fra l'altro determinare il numero degli ormeggiatori necessario per lo svolgimento del servizio da iscrivere nel registro;
- CONSIDERATO** che gli obblighi di servizio pubblico imposti agli ormeggiatori sono diretta espressione dell'esigenza di tutelare la sicurezza portuale anche attraverso il costante presidio degli ormeggi, l'immediato intervento per il salvataggio delle persone in pericolo e la disponibilità ad ogni altro tipo di intervento su richiesta dell'Autorità Marittima;
- TENUTO CONTO** delle vigenti disposizioni in materia di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori sul luogo di lavoro il cui rispetto impone la costituzione di squadre composte da un congruo numero di ormeggiatori;
- VISTI** i criteri ed i meccanismi tariffari stabiliti per il servizio di ormeggio con circolare n.15191 del 20 dicembre 2006 e successive modifiche ai sensi del comma 1 bis dell'articolo 14 della Legge n.84/94 che tengono conto della prevalenza nell'organizzazione del servizio, della componente professionale rispetto a quella dei mezzi funzionali allo svolgimento del servizio;

- TENUTO CONTO** dell'esigenza di contemperare i costi del servizio con le necessità organizzative relative alla sicurezza delle navi del porto con l'obiettivo di fornire un servizio efficiente che garantisca gli standard di sicurezza individuati dall'Autorità Marittima al minor costo per l'utenza e che in tal senso l'attuale numero di 64 (sessantaquattro) ormeggiatori si è rivelato adeguato;
- CONSIDERATO** che, viste l'obbligatorietà e l'universalità del servizio reso, risulta necessaria una gestione unitaria e coordinata degli ormeggiatori, nel rispetto della previsione del comma 1-quinquies dell'articolo 14 della Legge n.84/94 anche al fine razionalizzare e ottimizzare la loro operatività, tenendo conto delle caratteristiche delle infrastrutture portuali e la natura del traffico portuale, evitando onerose duplicazioni di investimenti;
- CONSIDERATO** che alla data del 15/03/2019 ed entro il termine indicato con il proprio foglio prot. 4938 in data 05/02/2019, non sono pervenuti ulteriori pareri da parte delle altre associazioni di categoria interessate;
- RITENUTA** pertanto, correttamente conclusa l'istruttoria preordinata all'approvazione del Regolamento;

ORDINA

Articolo 1

È approvato e reso esecutivo l'annesso "Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Genova", che entra in vigore alle ore 00.01 del 21 marzo 2019.

Articolo 2

In pari data è abrogata l'Ordinanza del Capo del Circondario Marittimo di Genova n. 57 in data 19/03/2019 e la n. 14 in data 29/01/2008 relativa all'approvazione del precedente "Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Genova" e ogni altra disposizione contrastante con la presente Ordinanza.

Articolo 3

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata mediante l'inclusione alla pagina "ordinanze" del sito istituzionale www.guardiacostiera.gov.it/genova nonché l'opportuna diffusione tramite i locali organi di informazione.

I contravventori alla presente Ordinanza ed ai contenuti dell'annesso "Regolamento", qualora il fatto non costituisca reato e fatte salve le specifiche disposizioni di cui all'art. 17 dello stesso "Regolamento", saranno perseguiti a norma dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione.

Genova, 20/03/2019.

IL COMANDANTE
Ammiraglio Ispettore (CP)
Nicola CARLONE

Documento elettronico firmato digitalmente ai sensi
del D.lgs. 82/2005

Firmato Digitalmente da/Signed by:
CARLONE NICOLA

n Data/On Date:
mercoledì 20 marzo 2019 16:27:23



***Ministero delle
Infrastrutture e dei Trasporti***
CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA

***“Regolamento per il servizio di ormeggio
nel Porto e nella rada di Genova”***

approvato con Ordinanza n. 58 in data 20 marzo 2019

REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO DI ORMEGGIO NEL PORTO E NELLA RADA DI GENOVA

Articolo 1

(Scopo del regolamento e definizione del servizio)

Il presente regolamento ha lo scopo di disciplinare il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Genova, comprensivi dei bacini portuali del Porto Vecchio, Sampierdarena, Multedo e Prà, e nell'ambito delle strutture di ormeggio indicate all'articolo 14 comma 1 *quater* della legge n. 84/94 *ss.mm.ii.*

Per servizio di ormeggio si intendono le operazioni di ormeggio, disormeggio, movimento ed assistenza in genere delle navi anche in coordinamento con gli altri servizi tecnico-nautici, per soddisfare il generale interesse della sicurezza portuale e della navigazione per la tutela delle infrastrutture portuali, delle persone e dell'ambiente.

Le operazioni consistono nella posa, trasferimento, rilascio e verifica, durante la fase di permanenza all'approdo, dei cavi che assicurano le navi alle strutture di ormeggio presenti in porto, in rada e nell'ambito indicato al comma 1 *quater* dell'articolo 14 della legge n. 84/94 anche attraverso adeguati mezzi tecnologici.

Articolo 2

(Natura ed organizzazione del servizio)

Ai sensi dell'articolo 14 comma 1 *bis* della legge n. 84/94, l'ormeggio è un servizio di interesse generale atto a garantire nei porti la sicurezza della navigazione e dell'approdo; esso è reso, a chiunque ne faccia richiesta, per 24 ore al giorno e per 365 giorni all'anno.

La disciplina e l'organizzazione del servizi sono stabilite dall'Autorità Marittima di intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, sentite le associazioni nazionali degli utenti e dei prestatori del servizio, con la finalità di garantire l'erogazione delle prestazioni con prontezza, efficacia, efficienza ed economicità.

L'esecuzione delle attività di cui all'articolo 1 è riservata agli ormeggiatori iscritti nel registro e costituiti in società cooperativa, denominata "GRUPPO ORMEGGIATORI DEL PORTO DI GENOVA SOCIETA' COOPERATIVA" (di seguito "Gruppo").

Chiunque, per l'esecuzione delle attività indicate all'articolo 1, si avvalga di personale non iscritto nel registro degli ormeggiatori, è punito ai sensi dell'articolo 1174 del codice della navigazione.

L'esercizio dell'attività di ormeggiatore è incompatibile con qualsiasi altra professione o mestiere.

Articolo 3 *(Obblighi di servizio pubblico)*

Quale fornitore universale del servizio, il "Gruppo" ha l'obbligo di assicurarne il regolare svolgimento ed è tenuto, al fine di garantire la sicurezza della navigazione e delle acque portuali, ad intervenire per la salvaguardia della vita umana in mare nel rispetto delle norme al riguardo applicabili ed a fornire pronta collaborazione all'Autorità Marittima ed agli altri soggetti rilevanti nell'erogazione dei servizi, in occasione dell'approdo e della sosta delle navi in porto, in rada ed alle altre strutture indicate all'articolo 1. In particolare, deve:

- a) Mantenere adeguate strutture organizzative in termini di uomini e mezzi compresi gli adeguamenti tecnologici delle modalità operative di ormeggio, atte a prestare sia il costante presidio e sia, con immediatezza, i necessari interventi per tutto quanto previsto al comma precedente ed in particolare per la dovuta assistenza alle navi nel porto e/o a strutture poste fuori dalle acque portuali, con specifico riguardo alla sicurezza dell'ormeggio o al ripristino della sua tenuta in caso di cambiamento delle condizioni meteo-marine o per altra causa;
- b) Organizzare il servizio in modo da assicurare anche ogni immediato intervento richiesto dall'Autorità Marittima per il salvataggio delle persone in pericolo;
- c) Segnalare, senza ritardo, all'Autorità Marittima tutte quelle situazioni che, direttamente o indirettamente, possano costituire un pericolo per la sicurezza della navigazione portuale, del porto o della nave anche attraverso l'ausilio di applicazioni informatiche di monitoraggio.

Il "Gruppo" inoltre, in caso di necessità e comunque su richiesta dell'Autorità Marittima deve:

- a) Effettuare controlli ed interventi sulle navi ormeggiate nel porto in caso di cambiamento delle condizioni meteo-marine ed in qualsiasi altra evenienza imprevista o straordinaria che le metta a rischio;
- b) Prestare assistenza e/o soccorso alle navi in pericolo nelle acque portuali ed in quelle ad esse adiacenti;
- c) Provvedere al recupero di oggetti galleggianti pericolosi per la navigazione ed alla rimozione di cavi sommersi e non sommersi;
- d) Rendersi disponibile a prestare servizi di assistenza alle navi e/o come rinforzo/sostituzione al/del personale di bordo di tali unità per cooperare alle manovre di ormeggio, disormeggio o movimenti in genere;
- e) Ferme restando le competenze del concessionario del servizio antinquinamento, contribuire agli interventi finalizzati a testare il materiale che la società aggiudicataria della gara EMSA per i centri di stoccaggio strategici antinquinamento è obbligata a monitorare periodicamente, e ad ogni altro intervento in materia ambientale.

L'adempimento degli obblighi di servizio pubblico è garantito senza interruzioni per 24 ore al giorno e per 365 giorni l'anno.

Per tutto ciò che attiene alle modalità di esercizio del diritto di sciopero degli ormeggiatori, si applica l'accordo sottoscritto in data 29 giugno 2016 tra ANGOPI e OO.SS., con le modificazioni introdotte in data 17 maggio 2017 dalle medesime parti, valutato idoneo dalla "Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali", ai sensi della legge 83/2000, con la delibera 17/235 prot. 0011170/TM del 21 luglio 2017, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 177 del 31 luglio 2017 e comunque nel rispetto di ogni successiva modificazione e/o integrazione.

Tutte le attività previste nel presente articolo sono erogate senza specifico compenso, salvo che sia diversamente stabilito nel provvedimento tariffario.

Articolo 4

(Sede del "Gruppo" e relative dotazioni)

Il "Gruppo" ha la propria sede principale nel porto di Genova presso il Ponte Cristoforo Colombo Testata.

La sede deve soddisfare i requisiti previsti per i luoghi di lavoro dal Decreto Legislativo n. 81/2008. Inoltre deve essere dotata, per garantire un servizio efficiente ai fini della sicurezza della navigazione, di un apparato VHF quarzato sui canali previsti dal Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del porto di Genova nonché di collegamenti telefonici, fax ed e-mail.

Il "Gruppo", con il preventivo assenso dell'Autorità Marittima, può dotarsi di ulteriori impianti ritenuti utili per migliorare le comunicazioni ed il monitoraggio nel proprio ambito operativo, delle applicazioni, ritenute utili ai fini della sicurezza della navigazione portuale, relative sia agli adeguamenti tecnologici delle modalità operative di ormeggio, sia al monitoraggio informatizzato degli arredi portuali. Tali applicazioni devono essere messe a disposizione degli utenti in conformità alle indicazioni dell'Autorità Marittima.

Durante l'orario di lavoro la sede deve essere presidiata da ormeggiatori avviati in turno.

Articolo 5 *(Numero degli ormeggiatori)*

Il numero degli ormeggiatori è determinato in n. 64 unità.

In funzione dell'andamento e delle caratteristiche dei traffici, il numero degli ormeggiatori può essere variato dal Comandante del porto ai sensi dell'articolo 14 comma 1 *ter* della L. 84/94, d'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, sentite le associazioni nazionali degli utenti e dei prestatori del servizio.

Articolo 6 *(Registro degli ormeggiatori)*

Gli ormeggiatori sono iscritti nel registro tenuto dal Comandante del porto, previo superamento di specifica procedura concorsuale.

In una sezione apposita del registro sono iscritti gli ormeggiatori assunti a tempo determinato nei casi previsti dal CCNL e dallo Statuto.

La cancellazione dal registro è effettuata dal Comandante del porto ai sensi dell'articolo 214 reg.cod.nav..

Articolo 7

(Poteri del Comandante del porto)

Il Comandante del porto effettua la vigilanza ed il controllo sull'organizzazione del "Gruppo", anche attraverso ispezioni finalizzate ad accertarne il regolare funzionamento per i connessi aspetti di sicurezza della navigazione portuale, e sullo svolgimento del servizio per verificare che il servizio sia svolto in condizioni di efficienza, il permanere dei requisiti prescritti, la dotazione degli equipaggiamenti e delle attrezzature necessarie per lo svolgimento dello stesso, la qualificazione e la disciplina degli ormeggiatori.

Articolo 8

(Compiti del Presidente del "Gruppo")

Fermo restando quanto previsto nello Statuto della società il Presidente del "Gruppo" regola il servizio secondo le istruzioni impartite dall'Autorità Marittima verso la quale risponde dell'ordine e della disciplina degli ormeggiatori.

Il Presidente non partecipa in via generale ai turni di lavoro, salvo l'obbligo di svolgere la sua opera in caso di necessità ed in presenza di prestazioni di particolare difficoltà.

Egli provvede, altresì, ad informare tempestivamente l'Autorità Marittima di ogni avvenimento di carattere eccezionale riguardante il servizio di ormeggio e stabilire i turni di ferie/riposo degli ormeggiatori, avuto riguardo alle esigenze del servizio.

E' compito del Presidente assicurare la reperibilità degli ormeggiatori conformemente alla turnistica, per far fronte a qualsiasi situazione di emergenza che si protragga anche al di fuori dell'orario normale di lavoro.

Il Presidente, in caso di assenza o impedimento, è sostituito nelle sue funzioni dal Vice Presidente.

Articolo 9

(Regolamento interno, Codice etico e Modello organizzativo D.Lgs. 231/2001)

Con regolamento interno, approvato dall'Assemblea, si disciplinano l'organizzazione e la metodologia di lavoro che il "Gruppo" adotta per rendere con efficienza il servizio.

Il regolamento interno è predisposto, ai sensi dell'art. 6 della legge n. 142/2001, nel rispetto del principio di mutualità e di parità di trattamento fra i soci; deve essere coerente con il presente regolamento, essere approvato dall'Assemblea secondo la maggioranza prevista ed indicare almeno:

- a) Il richiamo ai contratti collettivi applicabili, per ciò che attiene ai soci lavoratori con rapporto di lavoro subordinato;
- b) Le modalità di svolgimento delle prestazioni lavorative da parte dei soci, in relazione all'organizzazione aziendale della cooperativa ed ai profili professionali dei soci stessi, anche nei casi di tipologie diverse da quella del lavoro subordinato;
- c) Il richiamo espresso alle normative di legge vigenti per i rapporti di lavoro diversi da quello subordinato;
- d) L'attribuzione all'assemblea della facoltà di deliberare, all'occorrenza, un piano di crisi aziendale, nel quale siano salvaguardati, per quanto possibile, i livelli occupazionali e siano altresì previsti: la possibilità di riduzione temporanea dei trattamenti economici integrativi di cui al comma 2, lett. b) dell'articolo 3 della legge n. 142 del 2001; il divieto, per l'intera durata del piano, di distribuzione di eventuali utili;
- e) L'attribuzione all'assemblea della facoltà di deliberare, nell'ambito del piano di crisi aziendale di cui alla lettera d), forme di apporto anche economico, da parte dei soci lavoratori, alla soluzione della crisi, in proporzione alle disponibilità e capacità finanziarie;
- f) Al fine di promuovere nuova imprenditorialità, nelle cooperative di nuova costituzione, la facoltà per l'assemblea della cooperativa di deliberare un piano d'avviamento alle condizioni e secondo le modalità stabilite in accordi collettivi tra le associazioni nazionali del movimento cooperativo e le organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative;

- g) L'organizzazione del lavoro, le modalità d'uso e di conservazione dei mezzi nautici e terrestri e degli altri strumenti di lavoro;
- h) Le dotazioni e gli indumenti da lavoro personali nonché i dispositivi di protezione individuale che il "Gruppo" deve fornire ai singoli lavoratori nel rispetto della vigente normativa sulla sicurezza del lavoro e sull'inquinamento ambientale. Tra questi, devono comprendersi i seguenti beni: giubbotto salvagente, guanti da lavoro, scarpe antidrucciolo, radio portatile VHF (antideflagrante, ove necessario), cappotte, copri capo, stivali e coltello da marinaio;
- i) Le modalità di nomina del responsabile della sicurezza del lavoro e inquinamento ambientale, ai sensi dei decreti legislativi nn. 81/2008, 271/99 e successive modifiche e/o integrazioni;
- j) Le norme organizzative per l'espletamento del servizio e per la copertura dei relativi turni, tenendo conto delle disposizioni impartite dall'Autorità Marittima;
- k) Le modalità di ripartizione dei proventi, derivanti dalle prestazioni rese, in base ai criteri stabiliti dal CCNL di categoria;
- l) La misura dell'indennità di carica spettante al presidente del "Gruppo".

Entro un anno dall'adozione del presente regolamento il "Gruppo" si deve dotare di un codice etico e di un modello organizzativo, dandone comunicazione al Comandante del porto.

Articolo 10 *(Svolgimento del servizio)*

Il "Gruppo" deve assicurare la regolarità del servizio in base alle esigenze del traffico portuale ed evitare qualsiasi ritardo alle navi.

Le operazioni di ormeggio sono espletate secondo turni di servizio stabiliti dal Presidente del "Gruppo", secondo le indicazioni del Comandante del porto, con specifico ordine di servizio. Nell'ambito di tali operazioni sono comprese le prestazioni necessarie ad assicurare l'attracco della nave e l'assistenza alla nave durante tutta la sosta in banchina anche in occasione dell'impiego di mezzi tecnologici.

Il Comandante del porto, in relazione alle esigenze del traffico, può modificare in via temporanea il numero o i turni degli ormeggiatori avviati in servizio.

Articolo 11
(Doveri degli ormeggiatori)

Gli ormeggiatori devono eseguire sollecitamente, a regola d'arte ed in conformità alle disposizioni ricevute, le operazioni loro affidate.

Gli ormeggiatori sono tenuti a:

- a) Osservare le disposizioni impartite dal Comandante del porto per la disciplina e la regolarità del servizio;
- b) Portare sempre in servizio le dotazioni antinfortunistiche messe a disposizione dal "Gruppo" e l'abbigliamento da lavoro che mostri, ben visibile, la scritta "Ormeggiatori", i cui tipologia e colori sono stabiliti dalla Capitaneria di porto sulla base di indicazioni che hanno lo scopo di definire indumenti di lavoro omogenei e nel rispetto delle previsioni in materia di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori;
- c) Presentarsi puntualmente e regolarmente al lavoro, con dotazione dei mezzi necessari all'effettuazione del servizio, secondo i turni compilati dal Presidente del "Gruppo";
- d) Osservare le disposizioni relative allo svolgimento del servizio impartite dal Presidente del "Gruppo", riferendo allo stesso eventuali disservizi e/o problematiche relative al servizio stesso;
- e) Osservare scrupolosamente l'orario di lavoro in base alle esigenze di servizio;
- f) Non assentarsi dal lavoro, né sospenderlo, senza l'autorizzazione del Presidente del "Gruppo" e tenere in servizio un contegno corretto e dignitoso;
- g) Essere pronti, in qualsiasi momento, ad eseguire i servizi di istituto ordinati, anche d'ufficio, dall'Autorità Marittima;
- h) Effettuare le loro prestazioni a regola d'arte, impiegando i mezzi nautici, quelli terrestri e le attrezzature necessarie per la sicura esecuzione delle stesse secondo le direttive dell'Autorità Marittima; utilizzare con perizia le proprie attrezzature comprensive di di quelle conseguenti ad adeguamenti tecnologici e le applicazioni

informatiche di monitoraggio, al fine di assicurare la più adeguata assistenza alle navi anche durante tutta la loro sosta in porto;

- i) Effettuare il servizio eseguendo le disposizioni che verranno loro impartite dal comando di bordo;
- j) Osservare gli obblighi di costante aggiornamento e specializzazione professionale della categoria, come disciplinati a livello nazionale;
- k) Chiedere sempre la preventiva autorizzazione al comando di bordo prima di allontanarsi dal posto di lavoro, dopo aver completato le operazioni di ormeggio;
- l) Segnalare tempestivamente all'Autorità Marittima qualsiasi avvenimento che esuli dalla normalità del servizio e che possa costituire una situazione di pericolo o di potenziale pericolo, sia per la sicurezza della navigazione in ambito portuale, sia per la sicurezza portuale in genere e per la salvaguardia delle persone, delle strutture e degli arredi portuali;
- m) Non chiedere compensi personali per i lavori effettuati o da effettuare;
- n) Accorrere, anche se non compresi nei turni giornalieri di servizio, a prestare la loro opera nei casi di emergenza o di sinistro in cui venissero a conoscenza o su chiamata del "Gruppo" o direttamente dall'Autorità Marittima;
- o) Portare sempre con loro il security pass ed esibirlo a qualunque richiesta del personale dell'Autorità Marittima, dai comandanti delle navi e dai dirigenti del "Gruppo";
- p) Notificare senza indugio al Presidente del "Gruppo" le variazioni di abitazione e qualsiasi altra circostanza che possa influire sulla loro reperibilità;
- q) Notificare tempestivamente al Presidente del "Gruppo" la propria indisponibilità in caso di malattia o altro impedimento di qualsiasi natura;
- r) Devono prontamente segnalare, in quanto costituiscono uno dei primi elementi di collegamento tra il porto e la nave, all'Autorità Marittima tutte le situazioni nelle quali possano intravedere rischi per la sicurezza derivanti da illeciti internazionali.

Per l'esercizio delle predette funzioni, gli ormeggiatori devono essere dotati di security pass di cui alla lettera o), rilasciato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto ai fini delle esigenze di identificazione del soggetto cui alla Reg. 8.1 del Cap. XI-2 SOLAS (Security), tesserino che, per nessuna ragione, può essere ceduto a terzi (Circ. Cogecap prot. 82/044492/II del 16 luglio 2004).

Articolo 12
(Formazione e avviamento al lavoro)

Il Presidente del "Gruppo" provvede, anche secondo le indicazioni del Comandante del porto, al costante aggiornamento e specializzazione professionale degli ormeggiatori, in relazione agli adeguamenti tecnologici delle modalità operative di ormeggio, oltreché in relazione alle attività del progetto di formazione continua *fad (formazione a distanza)*, anche al fine di garantire al meglio l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

L'avviamento e l'avvicendamento al lavoro degli ormeggiatori sono regolati dal Presidente del "Gruppo" con criteri di uniformità distributiva ed in conformità alle esigenze del lavoro stesso nel rispetto dell'orario del lavoro previsto dal CCNL di categoria tenendo presenti le istruzioni impartite dal Comandante del porto.

Stante la necessità di garantire flessibilità ed efficienza al servizio, gli ormeggiatori sono tenuti a svolgerlo avvalendosi della propria specifica competenza e sono, altresì, tenuti ad osservare i turni di lavoro prestabiliti, potendosi far sostituire solo previa autorizzazione del Presidente del "Gruppo".

Per consentire la sostituzione attingendo da quelli reperibili, è fatto obbligo agli ormeggiatori di comunicare, ove possibile, al Presidente del "Gruppo" le assenze dal lavoro con almeno 24 ore di anticipo rispetto all'inizio del turno cui sarebbero stati assegnati. Deve, inoltre, essere tempestivamente comunicata al Presidente del "Gruppo" la giustificazione relativa all'assenza, con la relativa certificazione, non appena disponibile, secondo quanto previsto nel CCNL. L'inosservanza di tali obblighi è soggetta ai relativi provvedimenti disciplinari di competenza del Presidente del "Gruppo" o dell'Autorità Marittima, alla quale la medesima inosservanza va comunicata.

Articolo 13
(Beni e mezzi per lo svolgimento del servizio)

Per lo svolgimento delle attività cui all'art. 1 ed il disimpegno degli obblighi di servizio pubblico il "Gruppo" deve disporre di beni strumentali necessari. Il "Gruppo" deve dotarsi, in funzione delle caratteristiche delle navi e delle peculiarità dei vari ambiti portuali, di mezzi idonei atti a garantire la più funzionale efficienza del servizio, ed inoltre, al fine di assicurare la più adeguata assistenza delle navi anche durante tutta la loro sosta in porto,

garantire il costante aggiornamento tecnologico delle proprie attrezzature nella misura ritenuta congrua dall'Autorità Marittima.

Gli ormeggiatori devono avere la massima cura dei beni e dei mezzi destinati allo svolgimento del servizio appartenenti al "Gruppo", impiegandoli con giusto criterio, tenendo conto di specifiche tecniche e modalità operative eventualmente indicate dall'Autorità Marittima, secondo la loro destinazione d'uso e le opportune abilitazioni utili anche ai fini delle attività funzionali al servizio, e riconsegnandoli nella loro sede di custodia e/o stazionamento al termine di ciascun servizio; parimenti debbono prestare il massimo impegno per la conservazione, la pulizia e la manutenzione degli stessi. Le perdite ed i danni derivanti ai mezzi, ai beni ed agli attrezzi, per incuria o inosservanza delle disposizioni di cui al comma precedente, sono a carico dei responsabili, i quali saranno tenuti al loro risarcimento nei confronti del "Gruppo".

Salva specifica autorizzazione rilasciata dall'Autorità Marittima su richiesta del Presidente del "Gruppo", è vietato l'uso dei mezzi appartenenti al "Gruppo" per scopi diversi da quelli di servizio e delle attività ad esso funzionali.

Il "Gruppo" deve essere provvisto per l'espletamento del servizio di almeno n. 12 imbarcazioni a motore aventi caratteristiche idonee alle differenti tipologie di attracco.

Tutte le imbarcazioni devono essere condotte da personale in possesso dei necessari titoli e qualificazioni e devono essere munite, oltre alle normali dotazioni di bordo, delle attrezzature necessarie all'espletamento del servizio secondo le specificità delle banchine di approdo e della tipologia della manovra, e della eventualmente necessaria strumentazione elettronica.

Dette imbarcazioni devono essere in regola con le prescrizioni di sicurezza previste dalla vigente normativa e devono portare le scritte identificative previste dall'articolo 210 reg.cod.nav..

Il "Gruppo" deve dotarsi, inoltre, di idonei e sufficienti veicoli eventualmente dotati di verricello, necessari per l'espletamento della parte di servizio che si svolge in banchina. Sulle fiancate di tali mezzi deve essere posta la scritta "Ormeggiatori" o un logo identificativo recante, comunque, la scritta "Ormeggiatori".

Articolo 14
(Amministrazione e contabilità)

Il "Gruppo" può avvalersi di tecnici amministrativi per espletare le pratiche inerenti la contabilità generale e l'amministrazione del personale.

Per ogni prestazione resa la squadra di servizio compila un comprovante, da sottoporre al visto del comando di bordo, contenente l'esatta indicazione delle caratteristiche del vettore, del servizio reso, nonché l'orario di inizio e fine dello stesso.

Sulla scorta delle indicazioni contenute nel predetto comprovante e con l'osservanza del tariffario vigente, viene emessa fattura che, a richiesta dell'utente, può essere vistata dall'Autorità Marittima.

Il "Gruppo" deve essere provvisto di tutti i libri contabili e registri previsti dalle norme fiscali, del lavoro e previdenziali, che devono essere tenuti correttamente e fedelmente a garanzia dei diritti dei soci, del personale dipendente, degli utenti e dei terzi in genere.

Articolo 15
(Obbligatorietà del servizio)

L'obbligatorietà del servizio è disciplinata con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Qualora le unità esenti dall'obbligo richiedano il servizio, devono avvalersi degli ormeggiatori iscritti nel registro.

Articolo 16
(Svolgimento di altre attività)

Il "Gruppo" svolge il servizio di assistenza a favore della nautica da diporto ai sensi dell'art. 35 del decreto legislativo n. 229/2017.

Il "Gruppo" disimpegna anche le attività strettamente funzionali all'ormeggio. Sono considerate strettamente funzionali quelle attività necessarie a soddisfare esigenze di sicurezza o di urgenza per lo svolgimento tempestivo del servizio di ormeggio; tali attività sono effettuate nell'ambito indicato nell'articolo 1 e sono simultanee o immediatamente

precedenti o conseguenti alla prestazione dei servizi istituzionali. Esse possono consistere in: servizi di assistenza alle navi e/o rinforzo o composizione dell'equipaggio su pontoni e galleggianti che approdano o partono a rimorchio di altra unità; movimentazione e traino di natanti e unità galleggianti con o senza equipaggio, quando esista l'impossibilità ad effettuare l'operazione da parte del concessionario del servizio di rimorchio ed il relativo nulla-osta dell'Autorità Marittima; riparazione, ancorché provvisoria, di parabordi in via d'urgenza a tutela della sicurezza dell'ormeggio di una nave prossima all'ingresso in porto.

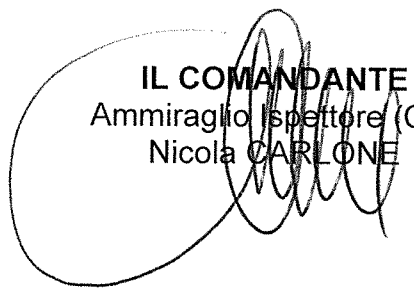
Inoltre il "Gruppo" può svolgere, nel rispetto delle norme vigenti in materia di concorrenza, altre attività individuate e disciplinate dal Comandante del porto. In ogni caso queste ultime attività non devono interferire con il servizio di cui all'articolo 1 ed il loro pratico svolgimento deve essere preventivamente portato a conoscenza dell'Autorità Marittima che si riserva la facoltà di non consentirne l'effettuazione o di sospenderne l'esecuzione nel caso in cui ciò risulti incompatibile con le esigenze operative del servizio.

Articolo 17

(Disposizioni disciplinari)

Il potere disciplinare sugli ormeggiatori è esercitato dal Presidente del "Gruppo", sentito il Consiglio, ai sensi del vigente CCNL, e dal Comandante del porto ai sensi degli articoli 1249 e seguenti del Codice della navigazione.

IL COMANDANTE
Ammiraglio Ispettore (CP)
Nicola CARLONE

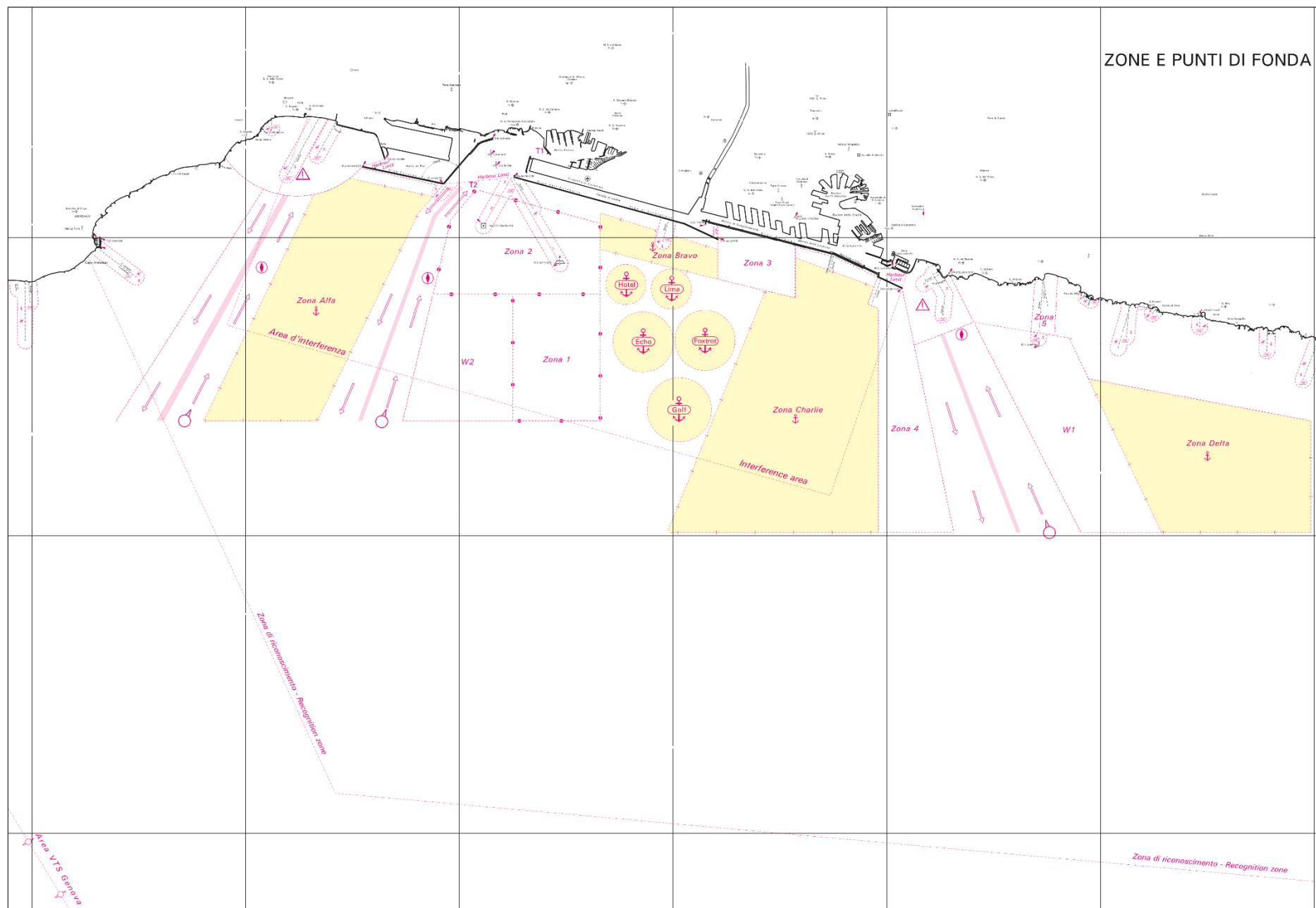


**Il Responsabile del procedimento
certifica ed attesta che esistono
le condizioni di fatto e di diritto
per l'emanazione del provvedimento
finale dallo stesso predetto.**

IL CAPO SEZIONE

C.F. (CP) Luciano Giuseppe ALORA





A CAPITANERIA DI POTO

SEZIONE TECNICA

Il sottoscritto _____ Comandante della nave _____, IMO _____, Bandiera _____, GT _____, LOA _____, Air draught (altezza sul livello del mare) _____, lunghezza catene _____, n. di ancore a bordo _____, in merito alla comunicazione di ancoraggio in rada in data _____.

DICHIARA

- a) Le cisterne della nave sono degassificate/inertizzate secondo la normativa vigente in ordine alle incombenze previste per la propria stazza/portata/anno di costruzione ed in conformità alla documentazione di sicurezza e che tale condizione sarà mantenuta durante tutto il periodo di sosta
- b) Di osservare l'assoluto divieto di effettuare lavori che prevedono l'uso di miscele ossiacetileniche, fiamma ossidrica, saldatura elettrica ad arco nonché operazioni di ossitaglio, l'uso della mola a disco e di qualunque altro utensile capace di generare calore e scintille o che possano, in ogni modo, pregiudicare la sicurezza della nave.
- c) Di impegnarsi a segnalare a codesta Capitaneria di Porto qualunque evento straordinario dovesse accadere all'equipaggio, alla nave, o al carico che possa influire sulla sicurezza della navigazione, della vita umana in mare, delle altre navi e della rada in generale;
- d) Di essere a conoscenza delle norme contenute nel Regolamento di sicurezza del porto, in particolare delle prescrizioni di cui agli articoli 5, 9, 10;
- e) Che la nave è in possesso di tutti i certificati – in regolare corso di validità – ed è conforme alle norme previste dagli strumenti nazionali, comunitari ed internazionali in materia di sicurezza della navigazione, prevenzione dell'inquinamento marino e copertura assicurativa. In particolare:
 - 1) Gli argani e/o verricelli per la manovra delle ancore ed il tonnellaggio dei cavi di ormeggio sono funzionanti e ben mantenuti;
 - 2) Il cavo del dispositivo del rimorchio di emergenza è correttamente armato e posizionato;
 - 3) Il piano antincendio della nave è collocato presso gli accessi della nave nella pronta disponibilità;
 - 4) Le dotazioni fisse e mobili antincendio sono approntate per l'uso immediato.
 - 5) Sono disponibili a bordo le *EmSi Material Safety Data Sheet (MSDS)* dei prodotti/sostanze facenti parte del carico e la certificazione del produttore contenente i dati degli eventuali agenti stabilizzanti;
 - 6) La macchina è mantenuta in stato di prontezza;
 - 7) L'equipaggio presente a bordo è sufficiente a coprire il ruolo di emergenza;
 - 8) Le disposizioni relative all'uso dei telefoni, telefoni cellulari e cerca-persone sono rispettate;
 - 9) Le torce portatili e le radio portatili VHF/UHF sono di tipo approvato ed anti-deflagrante;
 - 10) I rilevatori di pressione per l'impianto di inertizzazione del carico e per la verifica del tenore di ossigeno in cisterna, fissi e portatili, sono calibrati e funzionanti;
 - 11) Le cisterne inertizzate hanno una pressione positiva con un contenuto di ossigeno al loro interno non superiore ai valori previsti dalla normativa vigente (5%, se sono previste operazioni di C.O.W.);
 - 12) Tutte le valvole P/V delle singole cisterne sono tarate e funzionanti;
 - 13) L'impianto fisso del gas free inerte, in tutte le sue componenti e sicurezze, in macchina ed in coperta, è funzionante.

Genova , li _____

IL COMANDANTE

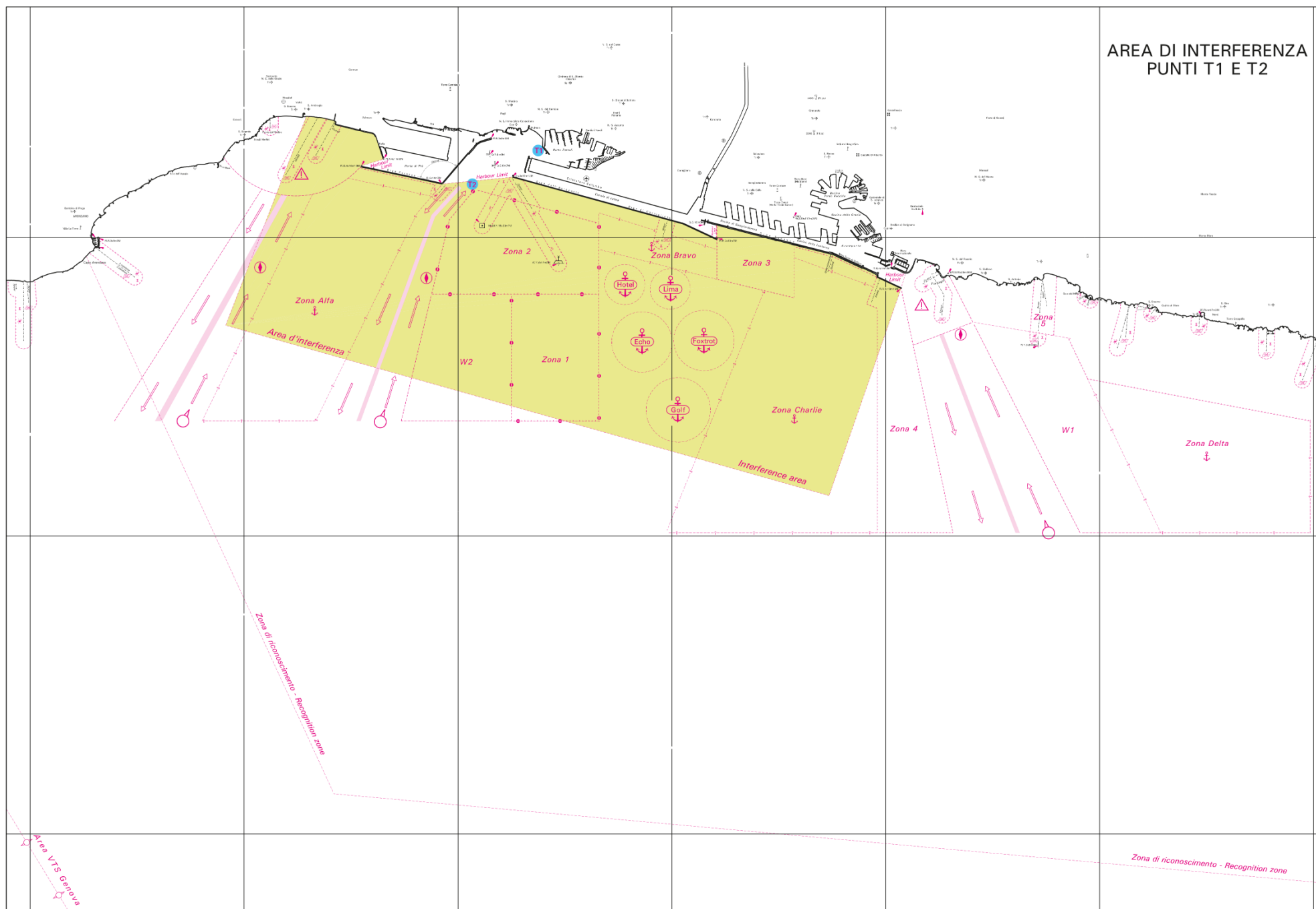
REPORT SERVIZIO PILOTA

GIORNO: _____

ORA: _____

NAVE (Nome e T.S.L.)	NOMINATIVO PILOTA DI SERVIZIO		ORARIO IMBARCO PILOTA		ORARIO INIZIO MANOVRA		ORARIO FINE MANOVRA	
ORARIO COMUNICAZIONE DEL PILOTA	ORARIO TRANSITO STIMATO				ORARIO TRANSITO EFFETTIVO			
	ENTRATA		USCITA		ENTRATA		USCITA	
	T2	T1	T1	T2	T2	T1	T1	T2
COMUNICAZIONI RICEVUTE DALLA TWR								

AREA DI INTERFERENZA
PUNTI T1 E T2



Capitaneria del Porto di Genova

Comunicazione di Accosto

Previsione da Agenzia:

N. Domanda:

Del:

Tipo Nave		Nome Nave		Nominativo Internazionale	Numero I.M.O.	Bandiera	
T.S.L.		Lunghezza	Larghezza	Altezza di massimo ingombro aereo	Pescaggio arrivo Prua Poppa	Pescaggio partenza Prua Poppa	
Previsto Arrivo (Data e ora)		Previsto Partenza (Data e ora)		Provenienza (Porto e Stato)		Destinazione	
Agenzia(punto di contatto)		Armatore/Operatore Nave					Terminal o accosto richiesto
Carico	Merce	Hazard		Contenitori		Peso	
Merce in transito	Merce non individuabili in container o casse mobili						
Merce da sbarcare	Merce non individuabili in container o casse mobili						
Merce da sbarcare sopra coperta	Merce non individuabili in container o casse mobili						
Merce da imbarcare	Merce non individuabili in container o casse mobili						
Merce pericolose							
M.P. da sbarcare							
M.P. da sbarcare sopra coperta							
Aggiornamento data / ora arrivo		Ormezzo assegnato		Armatore o agente raccomandatario (timbro e firma)			
NOTE							
Note Dichiarante		Note Terminalista		Note Capitaneria			
Data richiesta							

Allegato 6

Comunicazione di ormeggio navi
(intestazione del Concessionario / Terminalista)

Nome Nave	Previsioni di arrivo		Ormeggio assegnato	Note	Previsione di partenza	
	Giorno	Ora			Giorno	Ora

Genova, _____

Firma del responsabile

N.B. Il presente stampato va presentato entro le ore 11.30 di ogni giorno lavorativo, compilato in tutte le sue parti in modo chiaro e leggibile.

Indicare nella colonna Note eventuali diciture (Movimento da rada o altra banchina, dopo partenza / movimento di altra nave, prua levante /ponente, etc)

COMUNICAZIONE INTEGRATIVA PER NAVI AI LAVORI DI RIPARAZIONE (AGENZIA MARITTIMA)

Alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto di Genova

Via Vittime della Torre, 4 – 16128 Genova Porto Antico

Il sottoscritto (1) _____ nella qualità di (2) _____

N. dell'elenco _____ sede in _____

Via _____ Telefono _____ Fax _____;

chiede l'autorizzazione di approdo per la nave _____

bandiera _____ Tipo _____ prevista in arrivo il giorno _____

alle ore _____ T.S.L. _____ T.S.N. _____ Lunghezza _____ Larghezza _____

Pescaggio Prora _____ Pescaggio Poppa _____ Altezza _____

Armatore _____ Provenienza _____

Eventuale carico Tonn. Metr. _____ di _____

Eventuali merci pericolose a bordo Tonn. _____ di _____ classe _____

Unità carico trasportato _____

Gas Free/Inertizzazione (se necessario) _____

Liquidi a bordo: Combustibile Tonn. Metr. _____

Olio lubrificante Tonn. Metr. _____

Acqua potabile Tonn. Metr. _____

Acqua di zavorra Tonn. Metr. _____

Residui oleosi Tonn. Metr. _____ Dove _____

Officina incaricata dei lavori: Nome _____

Indirizzo _____ Telefono _____ Fax _____

Descrizione sommaria dei lavori da eseguire: Coperta _____

Macchina _____

Ausiliari _____

Bacino _____

Durata presunta della sosta giorni _____ Ormeggio preferito _____

Altre informazioni utili _____

Si allega la lettera dell'Officina incaricata dell'esecuzione dei lavori.

Ai fini della prevenzione incendi durante la sosta della nave per lavori in porto, si fa riserva di presentare, al termine delle operazioni di ormeggio, la seguente documentazione:

- 1) Copia dei piani antincendio della nave;
- 2) Organizzazione antincendio e servizio di vigilanza predisposti dal Comandante della nave (almeno due squadre per una copertura di 24 ore su 24, con scadenza settimanale);
- 3) Stato di andamento dei lavori e previsioni di ultimazione degli stessi;
- 4) Elenco aggiornato del personale di bordo (Crew List).

La domanda deve essere presentata, anche a e-mail/PEC, alla Capitaneria di Porto – Sezione Tecnica nei termini di cui all'articolo 38 dell'Ordinanza N. _____ in data _____

(timbro dell'Agenzia e firma del Rappresentante)

NOTE: (1) Nome e Cognome

(2) Armatore, Agente Raccomandatario

COMUNICAZIONE INTEGRATIVA NAVI AI LAVORI DI RIPARAZIONE (OFFICINA)

Alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto di Genova

Via Vittime della Torre, 4 – 16128 Genova Porto Antico

E, per conoscenza

Alla Autorità di Sistema Portuale sede di Genova

Ufficio Vigilanza e Controllo – Zona Riparazioni Navali

Via Molo Giano – 16128 Genova

La sottoscritta Ditta assuntrice dei lavori _____

Richiede l'iscrizione per l'accosto al _____

Per la nave _____ di bandiera _____

Rappresentata dall'Agenzia Marittima _____

T.S.L. _____ lunghezza fuori tutto _____ larghezza mt. _____

Pescaggio previsto a prua mt. _____ a poppa mt. _____

Se cisterna, ultimo carico trasportato _____

Eventuale carico a bordo _____

La richiedente presume di averla pronta all'accosto il _____

Prevedendo una sosta di giorni _____ necessari per l'esecuzione dei seguenti lavori: _____

Gli impianti di bordo ☐ sono ☐ non sono in piena efficienza.

Altre informazioni utili: _____

Nominativo e recapito del responsabile dei lavori: _____

La richiedente dichiara di essere a conoscenza di tutte le normative vigenti che regolano l'accosto e di accettarle senza restrizioni di sorta. Inoltre si impegna a rendere edotto il comando nave di tutte le norme di sicurezza, prevenzione infortuni e salvaguardia dell'ambiente vigenti.

Genova, _____

in fede

COMUNICAZIONE INTEGRATIVA PER NAVI CISTERNA CHE ORMEGGIANO NEL PORTO DI GENOVA PER
COMPIERE OPERAZIONI COMMERCIALI (ESCLUSO IL PORTO PETROLI DI MULTEDO)

Alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto di Genova

Via Vittime della Torre, 4 – 16128 Genova Porto Antico

OGGETTO: M/c _____ -

Vi informiamo che la nave sopraindicata è prevista arrivare a Genova il giorno _____

Alle ore _____ per sbarcare / imbarcare un carico di (1) _____

Avendo in transito un carico di (1) _____

Presso il deposito costiero _____

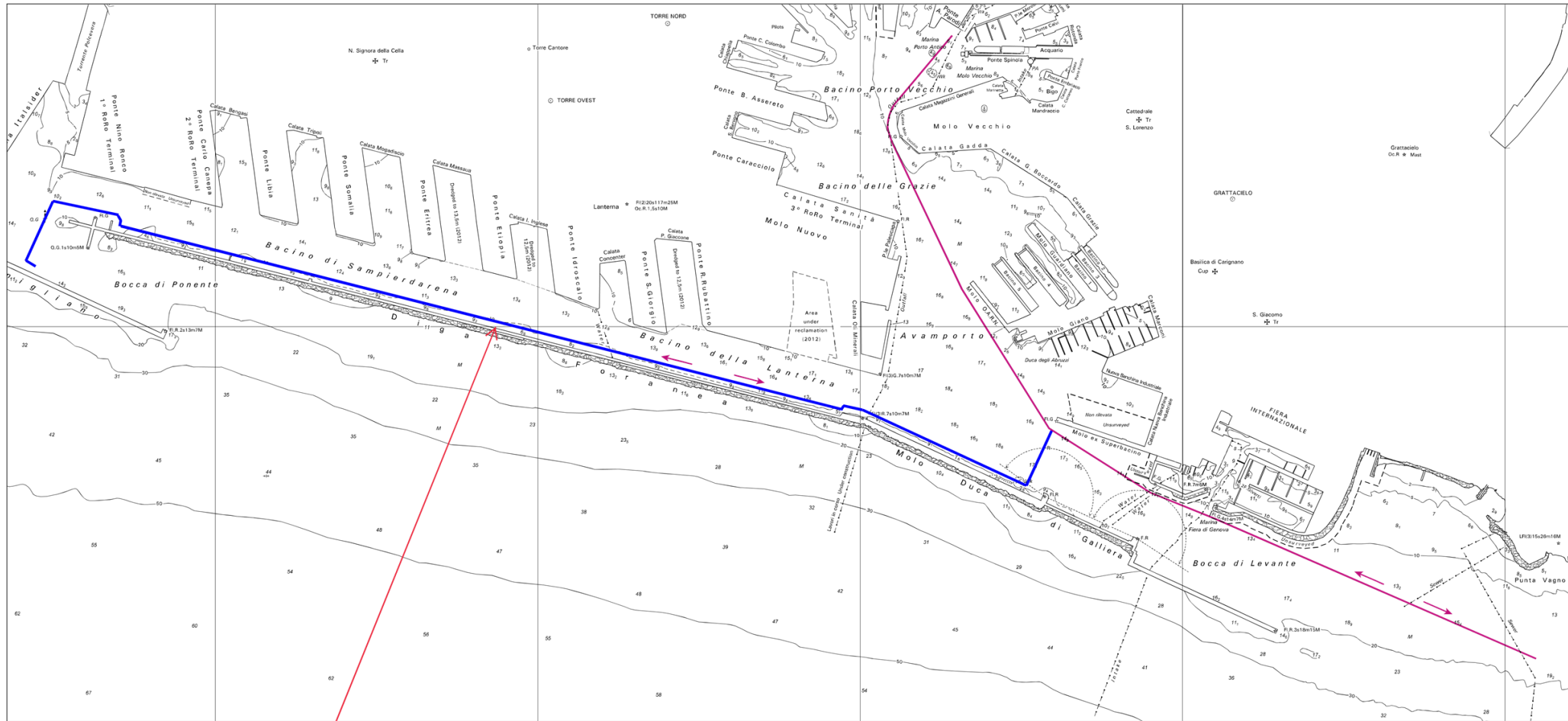
Ormeggio previsto _____

Vi comunichiamo, inoltre, che la nave:

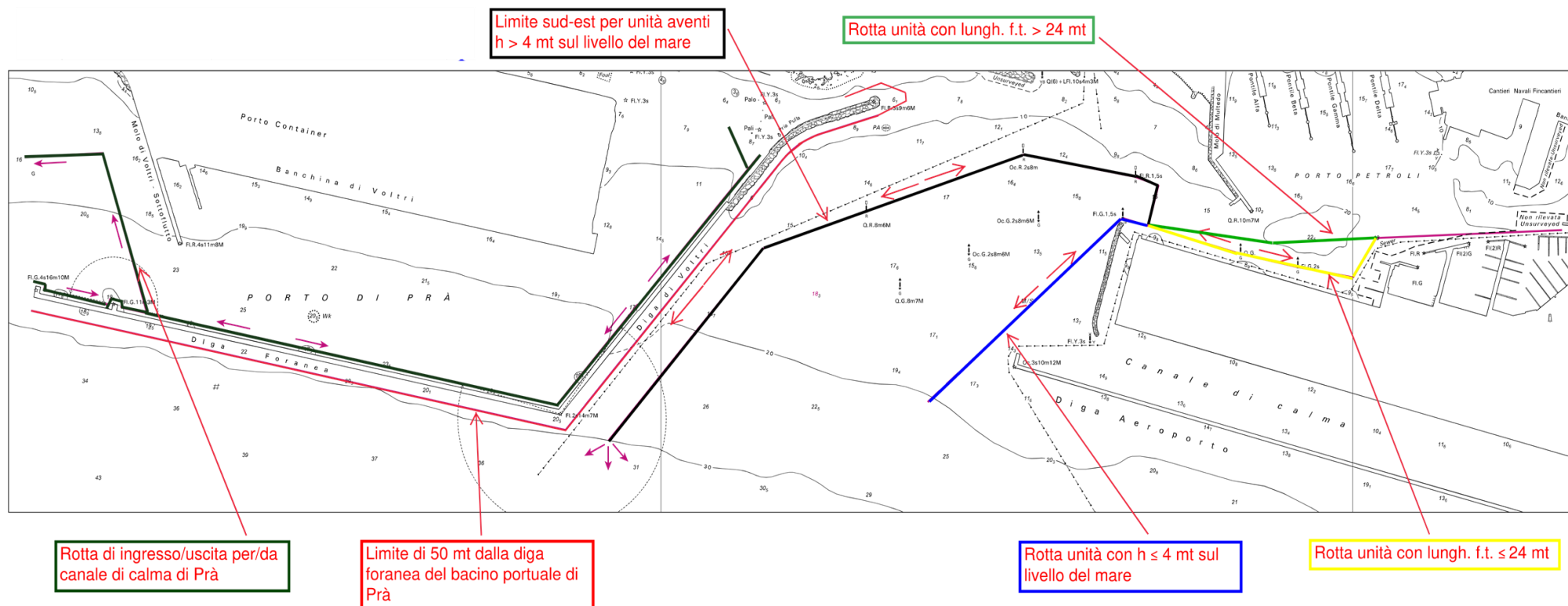
- ☐ è a pieno carico (tutte le cisterne sono completamente piene);
- ☐ ha alcune cisterne non completamente piene contenenti _____
_____;
- ☐ non è a pieno carico e le cisterne vuote, nell'ultimo viaggio, hanno contenuto: _____
_____;
- ☐ è vuota di carico e le cisterne, nell'ultimo viaggio, hanno contenuto (1) _____
_____;
- ☐ **si richiede quindi l'intervento del perito chimico di porto per il rilascio del certificato gas – Free.**
- ☐ E' stata presentata istanza per sbarco / imbarco prodotti pericolosi all'Ufficio Sicurezza della Navigazione.

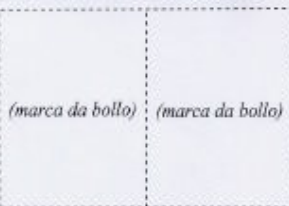
(timbro dell'agenzia e firma del rappresentante)

(1) Indicare chiaramente il nominativo di classificazione IMO del prodotto accludendo, se richiesto da questa Capitaneria di Porto, le relative schede tecniche.



Rotta per unità impegnate in attività di canottaggio





Allegato 12

Si invia al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco per il parere di cui all'art. 46 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n.272. (solo per lavori di tipo "B" e "C").
Genova, _____

ALLA CAPITANERIA DI PORTO SEZIONE TECNICA GENOVA

Il sottoscritto _____
titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione e
trasformazione navale - capo commessa- _____

Oppure
Comandante della nave,
chiede a codesto Ufficio il nulla osta per eseguire a
bordo dell'unità _____
bandiera _____
ormeggiata a _____
i seguenti lavori con uso di fiamma:

tipo A) - lavori in ambienti esterni (A1) ed interni
(A2) interessanti:

† A1: le sovrastrutture di coperta quali scalette per l'accesso ai ponti, salpancore, alberatura, strutture di supporto alle lance di salvataggio, passacavi, sostituzione degli zinch a scafo.

† A2: locali alloggi e di vita nei quali non siano presenti sostanze potenzialmente pericolose: cabine, mense, sale da pranzo, da ristoro, "car decks" e altre strutture sporgenti di garages e di stive aperte, vuote e pulite.

Tipo B) - lavori in ambienti interni interessanti:

† B1: locali apparato motore, timoneria, caldaie e apparati vari;

† B2: locali pompe.

Tipo C) - lavori in ambienti interni, angusti e/o
pericolosi:

† C1: gavoni, doppi fondi, intercapedini, casse di zavorra;

† C2: cisterne del carico.

nei locali individuati come risulta dal certificato
redatto dal chimico di porto sig. _____
in data _____ ed evidenziati
nell'allegata planimetria ove sono specificate le
posizioni dei previsti lavori e le relative vie di
sfuggita per la prevista durata di giorni _____;

Il sottoscritto dichiara quanto segue:

a) carico esistente a bordo (natura e quantità)
_____;

b) carico precedente (natura e quantità)
_____;

c) carichi infiammabili, esplosivi o comunque
pericolosi esistenti a bordo: (natura e quantità)
_____;

d) di essere a conoscenza delle norme contenute nel

TO THE HARBOUR OFFICE TECHNICAL DEPARTMENT GENOA

I the undersigned _____
Owner of the ship maintenance, repairing and
conversion company - head of the work order- _____

Or
Master of the ship,
asks for the authorisation to the aforesaid Office, in
order to carry out aboard on this ship _____
flag _____
moored at _____
the following hot works:

type A) - external (A1) and internal (A2) spaces'
works concernig:

† A1: the deck superstructures such as deck ladders, windlasses, masting, lifeboats supporting structures, fairleads, zinc plating/substitution.

† A2: accomodations and crew/officers' quarters where there aren't potentially dangerous substances, cabins, messes, dining rooms, refreshment rooms, car decks, and other empty and cleaned garages and open holds jutting out structures.

type B) - internal spaces' works concerning:

† B1: engine rooms, steering compartments, boiler rooms and different devices;

† B2: pump rooms

type C) - works inside internal, narrow and/or
dangerous places:

† C1: peaks, double bottoms, cofferdams, ballast tanks;

† C2: cargo tanks.

into the rooms listed in the "marine chemist
certificate" given by the harbour's consulting
chemist _____ dated _____
and showed in the annexed planimetry where
positions of hot works and escape routes are defined
for the foreseen term of _____ days;

I, the undersigned, make the following statements:

a) cargo positioned aboard (type and quantity)
_____;

b) previous cargo (type and quantity)
_____;

c) inflammable, explosive or anyhow dangerous
cargoes positioned aboard (type and quantity)
_____;

d) I declare to know in details the rules contained in

decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272 "adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485 e delle norme specifiche contenute nell'Ordinanza n° _____ in data _____ della Capitaneria di Porto di Genova.

the legislative decree dated 27 July 1999, n. 272 "adaptation to safety and health rules for workers in the accomplishment of harbour operations and services" as well as maintenance operations, repairing and transformation of ships in the harbour, according to the law dated 31 December 1998, n. 485 and according to the specific rules included in the Genoa Harbour Office's Ordinance n° _____ dated _____.

- e) che gli impianti e l'organizzazione antincendio di bordo *(sono / non sono)* in efficienza ed in grado di entrare immediatamente in azione;
- f) che i lavori saranno eseguiti dalla ditta/ in regime di autoproduzione: _____; sotto la diretta e continua sorveglianza del personale di bordo designato opportunamente da questo Comando e/o dell'impresa capo-commessa;
- g) che la persona esperta, responsabile dell'operazione, ai sensi dell'art.46 d.lgs.272/99 è: _____; tel. _____;
- h) che la nave *(è / non è)* pronta a muovere con i propri mezzi in caso di emergenza o necessità;
- i) che durante l'uso di fiamma non verranno effettuate altre operazioni commerciali incompatibili o che interferiscano con le lavorazioni a caldo;
- j) che non sarà fatto uso di fiamma o, comunque, di mezzi di lavoro che provochino fonti di calore (fonti termiche) su parti a contatto di materiali infiammabili, combustibili o pericolosi, di depositi e serbatoi, che, anche se vuoti, abbiano contenuto prodotti pericolosi;
- k) che prima di iniziare i lavori di taglio, si è munito del certificato "gas free" rilasciato da un consulente chimico di porto, attestante che nei locali, compresi quelli adiacenti in cui devono essere eseguiti lavori, non vi sono sostanze suscettibili di infiammarsi od esplodere sotto l'azione del calore o delle scintille;
- l) di aver presentato (se impresa capo-commessa) in data _____ alla competente Azienda U.S.L. il "documento di sicurezza" di cui al comma 3 dell'art.38 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n.272.
- e) all the fire-fighting equipment and organisation *(are / are not)* in perfect working order and ready for immediate action;
- f) works will be carried out by the firm/ with selfproduction capacity: _____; under the direct and continuous surveillance of the ship staff carefully appointed by the Master and/or by the company head of the work order;
- g) the qualified person responsible for the operation, as established in the legislative decree dated 27 July 1999, n.272 is: _____; phone number _____;
- h) the ship *(is / is not)* ready to move by its own means in case of emergency or necessity;
- i) during the hot works no other incompatible or interfering commercial operations will be carried out;
- j) no flames or other working means (thermic sources) anyhow provoking the heating of parts in contact with inflammable, combustible or dangerous materials of depositories and tanks, even if empty, into which dangerous materials have been stored, shall be used;
- k) before starting hot works, I provided myself with "gas free" certificate, granted by the harbour's consultant chemist, testifying that no goods inflammable under the action of warmth or sparks, or explosive materials are stored in rooms, including adjacent rooms, in which works must be carried out;
- l) I sent in the "security document"(only if company head of work order) to the U.S.L.'s proper office, under this date _____, as enjoined by the legislative decree 27 July 1999, n.272.

Dichiara inoltre che:

- le vie di fuga per gli operatori saranno mantenute sempre disponibili ed illuminate;
- in ogni locale o zona ove si usa la fiamma, il personale dell'equipaggio addestrato a svolgere il servizio di prevenzione incendio, o altro personale appartenente

I, the undersigned, declare moreover:

- escape routes for the workers will be always free and lighted;
- In every room or areas where flames will be used, the members of the crew "fire-watch" qualified or other "fire-watch" staff authorised by the Authority, will

ai "servizi integrativi antincendio" autorizzati dall'Autorità, dotato di apposita attrezzatura d'estinzione incendi, presterà assistenza;

- i lavori effettuati in locali chiusi e angusti saranno sempre assistiti dall'esterno;
- dell'inizio e della fine di ogni lavoro sarà data comunicazione al responsabile tecnico dei lavori a bordo, nominato ai sensi dell'art.38 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n.272;
- le bombole di gas verranno adeguatamente fissate per evitarne la caduta accidentale;
- per i lavori da effettuare su parti coibentate o rivestite, sarà preventivamente rimossa la coibentazione o il rivestimento;
- le masse necessarie per la saldatura elettrica saranno posizionate in modo da evitare ogni possibile scintillio o riscaldamento delle zone di contatto;
- le tubazioni flessibili dei gas, i cavi di alimentazione elettrica e le utenze varie saranno posizionate in modo da evitare ogni loro possibile danneggiamento.

Genova, _____

**IL TITOLARE DELL'IMPRESA DI MANUTENZIONE,
RIPARAZIONE E TRASFORMAZIONE NAVALE
- CAPO COMMESSA -**

Oppure

IL COMANDANTE DELLA NAVE

La Ditta _____

incaricata dei lavori a bordo della nave sopra indicata, dichiara che tutto il personale che sarà inviato a bordo per l'esecuzione dei lavori stessi è a conoscenza delle norme contenute nel decreto legislativo sopracitato e di tutte le altre in materia di sicurezza e che sarà adottata ogni precauzione allo scopo di evitare sinistri o incidenti.-

Genova, _____

per la DITTA (1)

(1) indicare chiaramente la qualifica di chi sottoscrive la dichiarazione.-

assist the workers with proper fire-fighting equipment;

- hot works carried out in enclosed or strait rooms will always be assisted from the outside;
- the beginning and the end of works must be communicated to the technical responsible, designated in conformity with item 38 of legislative decree 27 july 1999 number 272;
- the gas cylinder will be fitly fixed in order to avoid fortuitous fall;
- lining or heat insulator will be previously removed in case of works that will be carried out on insulating or covered parts;
- the earth necessary for electric welding will be positioned in such a way as to avoid every sparkling or heating of contact face;
- flexible tubes containing gas, electric cables or similar will be positioned in order to avoid every own possible damage.

Genoa, _____

**THE OWNER OF THE SHIP MAINTENANCE,
REPAIRING AND CONVERSION COMPANY
- HEAD OF WORK ORDER -**

Or

THE MASTER

The Firm _____

entrusted with the works on the above-mentioned ship, declares that all the staff that will be on board in order to carry out the works knows the rules of the above mentioned legislative decree and all other safety rules concerned and that all the necessary will be taken in order to avoid any accident.-

Genoa, _____

for the COMPANY'S account (1)

(1) please state precisely the qualification of this declaration's subscriber.-