

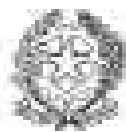


Capitaneria di Porto – Guardia Costiera
Savona



REGOLAMENTO DI SICUREZZA E DEI SERVIZI MARITTIMI DEL COMPRESORIO PORTUALE DI SAVONA – VADO LIGURE

Edizione 2014



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO - GUARDIA COSTIERA

SAVONA

Decreto N. 25/2014

Il Sottoscritto Capitano di Vascello (CP) Enrico MORETTI, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona,

VISTE le disposizioni concernenti i beni pubblici destinati alla navigazione, l'ordinamento e la polizia dei porti di cui al vigente Codice della Navigazione e al relativo Regolamento, nonché le norme speciali in materia di ambiente, demanio, sicurezza della navigazione, diporto, pesca;

VISTA la legge 28.01.1994 n. 84 riordino della legislazione in materia portuale e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO il Decreto Legislativo 27.07.1999 n. 271 adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, a norma della legge 31.12.1998, n. 485;

VISTO il Decreto Legislativo 03.08.1999 n. 272 adeguamento della normativa sulla sicurezza e sulla salute dei lavoratori nell'espletamento delle operazioni portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale;

VISTE le Circolari ministeriali e altre disposizioni particolari in materia di sicurezza e polizia dei porti;

VISTA la legge 13.5.1940 n. 690 organizzazione e funzionamento del servizio antincendio nei porti;

VISTA la legge 31.12.1979 n. 979 inerente le disposizioni per la difesa del mare;

VISTA la legge 27.12.1977 n. 1085, con la quale viene ratificata e resa esecutiva la Convenzione sul Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare, firmata a Londra il 20 ottobre 1972;

VISTA la legge 23.05.1980 n. 313, con la quale viene ratificata e resa esecutiva la Convenzione Internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, e successivi emendamenti;



- VISTA la legge 29.09.1980, n. 662 con la quale viene ratificata e resa esecutiva della Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973.
- VISTA la legge 02.12.1994 n. 689, con la quale viene ratificata e resa esecutiva la Convenzione di Montego Bay del 10.12.1982, sul diritto del mare;
- VISTO il Codice Internazionale per la Sicurezza delle navi e per gli impianti portuali (ISPS Code, edizione 2003, come emendato);
- VISTA la legge 05.06.1962 n. 616 sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;
- VISTO l'art. 6 del Decreto Legislativo 30.04.1992 n. 285 (Nuovo Codice della Strada) e relativo Regolamento, e le seguenti circolari in tema di circolazione stradale in ambito portuale: n. 520951 del 24.02.1995 e n. 5201696 del 14.04.1995 del Ministero delle infrastrutture e trasporti; n. 76072 del 22.07.1994 dell'Avvocatura Generale dello Stato; n. 82/4216 del 04.02.1993; n. 82/31052 del 02.07.1996; n. 82/013306 del 24.02.2000; n. 82/072656 del 13.11.2000; n. 82/077915 del 01.12.2000 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto;
- VISTO il Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n° 196, attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale, testo consolidato con le modifiche apportate dal Decreto Legislativo 187/2008 e Decreto Legislativo 16/02/2011 n.18);
- TENUTO CONTO delle linee guida emanate da parte dell'associazione internazionale delle compagnie petrolifere (OCIMF);
- RITENUTO opportuno e necessario emanare nuove disposizioni in sostituzione del "Regolamento di Sicurezza del Porto di Savona" approvato con Decreto n. 3/90 in data 29.01.1990 e successive modifiche riunendo in un Testo Unico le ordinanze disciplinanti le varie attività che si svolgono all'interno del Circondario Marittimo di giurisdizione;
- RITENUTO opportuno e necessario adottare provvedimenti finalizzati alla sicurezza della navigazione e portuale, alla salvaguardia della vita umana in mare, alla sicurezza delle strutture portuali nonché alla tutela della pubblica incolumità e dell'ambiente marino;
- VISTI gli artt. 16, 17, 18, 28, 30, 50, 59, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 71, 72, 74, 75, 79, 81 del Codice della Navigazione approvato con R.D. n. 327 del 30.03.1942 e gli artt. 59 e seguenti e 524 del relativo Regolamento di esecuzione (Parte Marittima) approvato con D.P.R. n. 328 del 15.02.1952;
- SENTITI i servizi tecnico nautici e i concessionari dei servizi presenti nel compendio portuale di Savona – Vado Ligure, l'Autorità Portuale, l'Unione Utenti,



l'Associazione raccomandatori marittimi, il chimico di porto che hanno condiviso i contenuti del presente regolamento;

ORDINA

Articolo 1

E' approvato e reso esecutivo il "Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure" – Edizione 2014.

Articolo 2

Il "Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure" – Edizione 2014 entra in vigore a decorrere dal 15.09.2014.

In pari data è abrogato il Decreto n. 3/90 che approva il "Regolamento di Sicurezza del porto di Savona – Vado Ligure".

Articolo 3

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare il "Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure" – Edizione 2014 approvato con il presente Decreto. I contravventori del Regolamento saranno puniti in base alla normativa vigente.

Ogni altra disposizione in contrasto ovvero incompatibile con il "Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure" – Edizione 2014 è abrogata.

Articolo 4

La diffusione pubblicitaria del presente Decreto e del "Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure" – Edizione 2014 è assicurata mediante pubblicazione sul sito istituzionale di questa Capitaneria di Porto.

Savona, 02 Settembre 2014

**f.to IL COMANDANTE
C.V. (CP) Enrico MORETTI**

ELENCO VARIANTI

[illegible]



INDICE

Capitolo	Pagina
1 DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE	7
2 SERVIZI TECNICO NAUTICI E PORTUALI	16
3 NORME GENERALI DI SICUREZZA PER L'ORMEGGIO DELLE NAVI CISTERNA	24
4 OPERAZIONI DI CARICO, SCARICO E TRASBORDO PER LE NAVI PORTA RINFUSE	38
5 OPERAZIONI DI IMBARCO E SBARCO PER NAVI RO – RO DA PASSEGGERI	40
6 OPERAZIONI DI IMBARCO, SBARCO, TRASBORDO E TRANSITO DELLE MERCI PERICOLOSE	42
7 OPERAZIONI DI IMBARCO, SBARCO E TRASBORDO DI YACHT	45
8 SERVIZIO DI RACCOLTA RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI	46
9 OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO DI COMBUSTIBILI LIQUIDI O DI OLI LUBRIFICANTI ALLE NAVI, CON NAVI CISTERNA, BETTOLINE E AUTOBOTTI (BUNKERAGGIO)	49

ELENCO DEGLI ALLEGATI

ALLEGATO 1 – Planimetria del comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure

ALLEGATO 2 - *Ship shore safety check list*

ALLEGATO 3 – Ordinanze



CAPITOLO 1 - DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE

1. Campo di applicazione e informazioni generali.

Il presente regolamento disciplina la navigazione, l'ormeggio, l'ancoraggio, la sosta e il disarmo delle navi mercantili in genere, dei galleggianti nonché delle unità da diporto e da pesca, ivi comprese le navi e galleggianti in attesa di movimento, e più in generale tutte le attività portuali e marittime *lato sensu* che, a vario titolo, si svolgono nell'ambito del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure, dal Capo di Albisola a Punta dell'Asino nel Comune di Bergeggi, ivi compresa la rada tra i due porti.

Le norme del presente regolamento sono integrative di quelle contenute nella legislazione nazionale ed internazionale applicabile in materia.

1.1. Carte Nautiche.

CARTA NAUTICA I.I.M.M. n° 2 e relativi aggiornamenti;
CARTA NAUTICA I.I.M.M. n° 53 – INT 3357 e relativi aggiornamenti;
CARTA NAUTICA I.I.M.M. n° 104 – INT 3356 e relativi aggiornamenti;
CARTA NAUTICA I.I.M.M. n° 909 – INT 3300 e relativi aggiornamenti.

1.2. Contatti

Capitaneria di Porto di Savona

Indirizzo: Lungomare Matteotti n. 4/B - 17100 Savona (SV)

Telefono: +39 019/856666

E-mail: cpsavona@mit.gov.it

PEC: cp-savona@pec.mit.gov.it

Il centro VTS di Savona è raggiungibile 24 ore su 24 ai seguenti recapiti telefonici:

Telefono: +39 019/856666 int. 255

Telefono Sala Operativa: +39 019/806476

Linea di Emergenza (Numero Blu): 1530

Autorità Portuale di Savona

Via Gramsci,14

17100 Savona - Italy

Tel. +39 01985541

Fax +39 019827399

E-mail: authority@porto.sv.it

PEC: autoritaportuale@porto.sv.legalmail.it

Port security officer: 3355304206

2. Definizioni

Ai fini del presente regolamento s'intendono:

- a) **Autorità Marittima:** la Capitaneria di Porto di Savona;
- b) **Comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure:** area demaniale marittima, comprensiva di relative infrastrutture portuali, costituita dallo specchio acqueo, racchiuso tra



le dighe foranee, e dalle banchine/moli/aree ed altre attrezzature idonee e non all'attracco di navi o galleggianti, così come meglio individuato nello stralcio planimetrico allegato, che costituisce parte integrante del presente provvedimento (ALLEGATO 1); è costituito dai bacini portuali di Savona e Vado Ligure e dalla rada di Savona-Vado Ligure;

- c) **Rada:** estensione di mare nelle immediate adiacenze delle strutture foranee del porto di Savona-Vado Ligure come individuata in seno all'ordinanza n. 193/2014 del 02 Settembre 2014;
- d) **Savona Traffic:** centro VTS della Capitaneria di porto di Savona;
- e) **Navi e galleggianti:** le unità definite dall'articolo 136 del Codice della Navigazione. Negli articoli seguenti, quando non diversamente specificato, la parola nave indica sia le navi sia i galleggianti come sopra definiti.
- f) **Unità da pesca:** le unità destinate alla pesca professionale ovvero munite di licenza di pesca;
- g) **Unità da diporto:** le unità come definite dal D.Lgs. n. 171/2005 e successive modifiche;
- h) **Unità:** categoria generica che comprende le unità di cui alle precedenti lettere e), f) e g).

3. Regolamentazione della navigazione nell'ambito portuale.

Le norme contenute nel presente regolamento devono essere osservate da tutte le unità che navigano, sostano ed effettuano operazioni commerciali nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure.

Fermo restando che la navigazione nel Compartimento Marittimo di Savona deve essere effettuata nel rispetto della Convenzione internazionale COLREG 72, durante la navigazione all'interno delle ostruzioni del porto di Savona e del porto di Vado Ligure, tutte le unità navali devono osservare le seguenti norme di condotta:

- a. procedere a lento moto, comunque con velocità non superiore a 6 (sei) nodi, e quando nelle immediate vicinanze di altre navi o delle banchine, ridurre la velocità, tenendo i propulsori al più basso regime compatibile al buon governo;
- b. fare ascolto radio continuo su canale VHF 16 e 71 (solo le unità fornite di apparato radioelettrico) in modo da poter contattare o essere contattati dalle altre unità in movimento all'interno del porto, ovvero poter prestare attenzione ai segnali che da tali unità potrebbero pervenire.

4. Sinistri, danni ed eventi di rilievo.

L'unità navale che, in porto ovvero in rada, arrechi danno alle attrezzature, ad infrastrutture portuali o ad altre navi, ovvero che riporti avarie che la costringano a fermarsi o che ne limitino la pronta manovrabilità, o che registri a bordo qualsiasi evento di rilievo coinvolgente l'unità, il carico o le persone presenti a bordo, oltre a quanto previsto dall'art. 304 del codice della navigazione, deve darne immediato avviso, via radio VHF/FM canale 16 (156,800 Mhz) o attraverso altro sistema di comunicazione idoneo, alla Sala Operativa dell'Autorità Marittima, rimanendo in costante contatto per attenersi a tutte le disposizioni che possono essere impartite dalla medesima Autorità.

5. Deroghe.



Eventuali deroghe alle disposizioni di cui al presente regolamento possono essere occasionalmente concesse, con provvedimento espresso dell'Autorità Marittima, previa richiesta scritta, adeguatamente motivata, da depositarsi almeno entro 3 giorni lavorativi. L'eventuale deroga è concessa in presenza di accertate e particolari circostanze tecnico-operative o di altre situazioni valutate dall'Autorità Marittima e comunque tali da non essere pregiudizievoli per l'assetto complessivo di sicurezza del comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure e delle opere portuali.

6. Disciplina degli accosti.

L'utilizzo delle banchine e spazi portuali pubblici del comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure è regolamentato dall'Autorità Portuale di Savona con proprio provvedimento approvato con decreto n 52/2014 in data 29 Agosto 2014.

La disciplina degli accosti nel porto di Savona – Vado Ligure è disciplinata dall'ordinanza n. 103/2009 entrata in vigore il 24 Novembre 2009 e modificata dall'ordinanza n.211/2013 in data 11 Ottobre 2013. Le norme di tale ordinanza si applicano a tutte le navi che, in funzione delle operazioni commerciali da compiere e delle operazioni di riparazione/manutenzione (qualora autorizzate dall'Autorità Marittima) e/o di sosta in banchine dedicate a servizi/attività specifiche (pesca, rimorchio, ecc.), intendono ormeggiare presso i bacini portuali di Savona e Vado Ligure, nonché ai terminali petroliferi e per merci alla rinfusa.

Tutte le unità possono fare ingresso e navigare all'interno del comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure unicamente al fine di raggiungere, lasciare o cambiare gli accosti. È vietato, senza preventivo nulla osta dell'Autorità Marittima, l'ingresso in porto a navi destinate al disarmo o, altresì, destinate ad effettuare lavori presso le banchine pubbliche.

In ogni caso l'ingresso, l'uscita e il cambio degli accosti deve essere previamente autorizzato dall'Autorità Marittima. Detta autorizzazione può essere revocata in qualunque momento per motivi di pubblico interesse e/o di sicurezza marittima e portuale.

L'armatore o l'agente marittimo raccomandatario delle navi e/o galleggianti in arrivo nel comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure deve presentare all'Autorità Marittima, con almeno 24 ore di anticipo sulla data di previsto arrivo o al momento dell'acquisizione della notizia di arrivo della nave, una “domanda di accosto” tramite sistema PMIS 2.0 intesa ad ottenere l'assegnazione di un accosto. Sono esentate dalla presentazione della domanda di accosto sul PMIS 2.0 le bettoline assentite nella concessione di bunkeraggio.

La domanda di accosto, qualora la durata del viaggio prevista sia inferiore a 24 ore, deve pervenire all'Autorità Marittima prima che la nave lasci il porto di provenienza.

Ogni variazione di orario rispetto a quelli indicati nella domanda di accosto deve essere immediatamente comunicata all'Autorità Marittima. In ogni caso la nave che ha ultimato le operazioni portuali è tenuta a lasciare l'ormeggio nel minor tempo possibile, salvo eventuale nulla osta da parte dell'Autorità Marittima alla permanenza in banchina. Analogamente, la nave all'ormeggio che non effettua operazioni portuali per qualunque motivo, deve lasciare l'ormeggio nel minor tempo possibile, salvo diverso avviso della Autorità Marittima.



7. Punti di fonda e modalità di ancoraggio.

Le zone di fonda e le modalità di ancoraggio sono disciplinate dall'ordinanza n. 193/2014 in data 02 Settembre 2014.

8. Sistema PMIS - Port Management Information System

Il sistema PMIS è impiegato dal personale dell'Autorità Marittima sia nello svolgimento delle pratiche amministrative collegate all'arrivo e alla partenza delle navi sia per la supervisione del traffico all'interno delle acque portuali.

In particolare il sistema viene utilizzato per l'amministrazione delle seguenti pratiche:

- a) Gestione delle Domande di Accosto e redazione del Piano Accosti;
- b) Gestione delle pratiche di arrivo e partenza nave;
- c) Gestione dei certificati e delle note informative da presentare all'Autorità Marittima;
- d) Gestione delle dichiarazioni di merci pericolose a bordo nave;
- e) Gestione dei rifiuti liquidi (acque di sentina e morchie).

La gestione di tali attività tramite sistema PMIS è disciplinata dall'ordinanza n. 211/2013 in data 11 Ottobre 2013, che ha modificato l'ordinanza n. 103/2009 entrata in vigore il 24 Novembre 2009, dall'ordinanza n. 251/2013 in data 29 Novembre 2013, e dall'ordinanza n. 19/2014 in data 14 Febbraio 2014.

9. Security portuale.

La sicurezza del porto è garantita dall'applicazione della normativa vigente in materia di security portuale. Gli strumenti utilizzati sono:

- a) personale di vigilanza privata armata;
- b) sistema di videosorveglianza;
- c) barriere di protezione per limitare o vietare completamente l'accesso a determinate zone del porto.

Tutte le navi soggette alla normativa internazionale in materia di Security devono effettuare, prima del loro ingresso nel comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure, la comunicazione delle informazioni di sicurezza, nonché rispettare tutte le prescrizioni previste. Le modalità e la tempistica di trasmissione delle informazioni sono disciplinate dall'ordinanza n. 86/2004 in data 13 Luglio 2004 modificata dall'ordinanza n. 80/2005 in data 5 Agosto 2005.

10. Circolazione in ambito portuale.

Le aree del comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure destinate alla viabilità pubblica e la disciplina della stessa è regolamentata dall'ordinanza n.70/2009 entrata in vigore in data 31 Agosto 2009 e successive modifiche intervenute.

11. Tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo.

Il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n.152, modificato dal Decreto Legislativo 16 luglio 2014 n.112, e emendato dal Decreto Legislativo 6 novembre 2007 n.205, attuazione della direttiva 2005/33/CE che modifica la direttiva 1999/32/CE in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo, prevede il divieto di utilizzo di combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo



superiore allo 0,1% in massa su navi all'ormeggio. Il divieto si applica anche ai periodi di carico, scarico e stazionamento. La sostituzione dei combustibili utilizzati con combustibili conformi a tale limite deve essere completata il prima possibile dopo l'ormeggio e comunque al massimo entro un'ora dell'avvenuto ormeggio. La sostituzione dei combustibili conformi a tale limite con altri combustibili deve avvenire il più tardi possibile prima della partenza e comunque non prima di un'ora dalla partenza nave).

L'area nella quale devono essere limitate le emissioni di ossidi di zolfo ricomprende ogni terminale dell'ambito portuale anche se esterno alle opere foranee, in considerazione della vicinanza degli stessi all'abitato, quindi anche nelle aree dei terminali petroliferi (Boe Sarpom incluse) e del terminal rinfuse San Raffaele devono essere utilizzati combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% in massa.

Restano escluse dall'applicazione del suddetto Decreto Legislativo le aree e i punti di fonda così come riportati nell'ordinanza n. 193/2014 in data 02 Settembre 2014.

12. Presenza minima dell'equipaggio delle navi in sosta nel porto.

A bordo delle navi in sosta ai terminali del comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure il Comandante deve garantire la presenza di un'aliquota minima d'equipaggio, atta a garantire che la nave sia sempre pronta a muovere, nonché a mantenere sempre in efficienza gli impianti ed i servizi di bordo per far fronte a particolari emergenze. Particolari situazioni devono essere espressamente autorizzate dall'Autorità Marittima.

13. Utilizzo delle sorgenti elettromagnetiche e canali radio utilizzati in ambito portuale.

Durante la sosta nei terminali del comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure è vietata l'emissione di onde provenienti dalle apparecchiature radar di bordo. Eventuali autorizzazioni per prove tecniche ad emettere onde elettromagnetiche devono essere preventivamente autorizzate dall'Autorità Marittima.

I canali radio utilizzati nell'ambito portuale di Savona sono indicati nel “Manuale Utente VTS” sotto la voce “Contatti e comunicazioni”. Tale manuale è consultabile e scaricabile in formato pdf all'indirizzo web www.guardiacostiera.it/servizi

14. Norme generali per le navi.

Durante la sosta in porto, tutte le navi devono:

- a) ormeggiare in modo da non intralciare il transito e la manovra di altre navi;
- b) effettuare l'ormeggio a regola marinaresca (con cavi idonei, sufficientemente elastici ed in numero sufficiente) allo scopo di non creare pericoli o danni derivanti dai movimenti subiti a causa del normale transito di navi negli specchi acquei prospicienti l'accosto effettuando, altresì, un periodico controllo relativo alla tesatura degli stessi durante lo svolgimento delle operazioni portuali;
- c) nel caso di ormeggio di punta (andana) avere, di regola, due ancore in mare, e di poppa, cavi di numero e resistenza adeguati;



- d) mantenere in perfetta efficienza i servizi di bordo per fronteggiare eventuali emergenze, tenendo sempre pronti per la consultazione il piano generale della nave e quello antincendio;
- e) appennellare i cavi di emergenza di poppa-prora per eventuali manovre di emergenza;
- f) garantire la permanenza a bordo di personale idoneo all'effettuazione di eventuali manovre di disormeggio in urgenza;
- g) tenere le ancore in cubia o in posizione tale da non creare pericoli o danni;
- h) mantenere l'ascolto radio continuo sui canali VHF 16 e 71;
- i) tenere le imbarcazioni, scale, pennoni, picchi/bighi di carico, gru o altre attrezzature in modo da non sporgere lato mare;
- j) ottemperare a tutte le prescrizioni in materia di Security, avendo cura, in particolare, di disporre un servizio di guardia sullo scalandrone finalizzato alla vigilanza degli ingressi a bordo;
- k) attivare punti luce addizionali nel lato prospiciente la banchina ed illuminare sufficientemente la zona dello scalandrone;
- l) non ammettere l'accesso né la discesa di alcuno fino al rilascio, anche via radio, della libera pratica sanitaria da parte dell'Autorità Sanitaria;
- m) tenere disattivati i radar di bordo;
- n) mantenere sempre in funzione il sistema di identificazione automatica – A.I.S. – *Automatic Identification System* (articolo 6 comma 3 del D. Lgs. n. 196/2005 – per le unità che hanno l'obbligo di detto dispositivo);
- o) non effettuare lavori agli apparati motore che comportino l'immobilizzazione della nave. Se i lavori sono però indispensabili, è necessario chiedere di volta in volta l'autorizzazione all'Autorità Marittima.

Operazioni che prevedano emissioni di gas dalle cisterne delle navi petroliere devono essere effettuate oltre le 12 Miglia ovvero in rada esclusivamente con condizioni meteo assicurate tali da evitare molestie alla cittadinanza.

15. Esercitazioni, pitturazioni e lavaggio della nave durante la sosta in porto.

Durante la sosta delle navi in porto, previa comunicazione all'Autorità Marittima, possono essere effettuate le seguenti operazioni:

- a) Ammaino delle imbarcazioni e delle lance di salvataggio, per esercitazioni dell'equipaggio, a condizioni che l'area interessata sia libera da ostacoli e comunque, prima delle operazioni il comando di bordo deve contattare il VTS di Savona per verificare se al momento delle operazioni non ci siano motivi ostativi;
- b) Ritocchi di pitturazioni a condizione che gli stessi vengano effettuati mettendo in atto le opportune precauzioni per evitare il rischio di possibili inquinamenti; la rimozione della pittura non viene autorizzata;
- c) Ammaino dei natanti per il lavaggio, compreso il lavaggio della nave lato mare e lato banchina senza l'uso di detersivi.

Per eventuali lavori subacquei con nave all'ormeggio e alla fonda deve essere richiesta specifica autorizzazione con le modalità di cui al seguente paragrafo 21.



16. Sosta prolungata.

In casi particolari e salvo diversa disposizione dell'Autorità Marittima, l'Autorità Portuale può consentire l'utilizzo della banchina scassa Nord di Porto Vado per l'ormeggio di navi mercantili in sosta prolungata (inoperosi) per un periodo massimo di sei mesi eventualmente rinnovabili. Resta inteso che tale sosta può essere consentita se la banchina di che trattasi non sarà interessata da operazioni portuali e/o servizi tecnico-nautici, che avranno la precedenza.

Le navi in sosta potranno essere allontanate senza preavviso, su indicazione dell'Autorità Marittima, in caso di emergenza e con un preavviso di cinque giorni nel caso in cui le aree fossero necessarie per operazioni portuali e/o servizi tecnico-nautici.

L'utilizzo della banchina Molo Sopraflutti di Savona, testata banchina 34, per l'ormeggio di navi mercantili in sosta prolungata (inoperosi), è subordinato al giudizio dell'Autorità Marittima, in considerazione della individuazione di detta area come “zona rifugio”.

Qualora a giudizio dell'Autorità Marittima non sia possibile effettuare la sosta di navi sequestrate in rada, l'eventuale utilizzo delle banchine pubbliche sarà valutata di volta in volta con la stessa Autorità Portuale, tenendo conto che l'occupazione di detti spazi comporta la sottrazione di aree destinate all'operatività portuale.

17. Luogo di rifugio.

Nel porto di Savona – Vado Ligure è individuato quale “luogo di rifugio” la banchina zona 34 del porto di Savona, per una lunghezza di 342 metri ed un pescaggio di circa 14 metri. Si tratta di banchina pubblica, con idonei arredi per l'ormeggio sull'intero sviluppo.

L'accesso nel “luogo di rifugio” viene valutato secondo quanto disciplinato dal “Piano operativo di pronto intervento locale per fronteggiare gli inquinamenti marini da idrocarburi ed altre sostanze nocive nel Compartimento Marittimo di Savona”, entrato in vigore il 7 gennaio 2014.

18. Uso della fiamma ossidrica e ossiacetilenica e della saldatura a bordo delle navi.

A bordo delle navi in sosta nel comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure possono operare solo le imprese autorizzate ai sensi dell'articolo 68 del Codice della navigazione ed iscritte nel registro tenuto dall'Autorità Portuale.

La disciplina per l'esecuzione dei lavori a bordo delle navi e dei galleggianti ormeggiati nel porto di Savona – Vado Ligure con l'utilizzo di miscele ossiacetileniche, della fiamma ossidrica, della saldatura elettrica o comunque di fonti termiche è regolamentata dall'ordinanza n. 155/2004 in data 26 Novembre 2004.

Per l'esecuzione di lavori di cui al comma precedente a bordo delle navi e dei galleggianti ormeggiati nel porto di Savona – Vado Ligure è necessaria l'autorizzazione dell'Autorità Marittima secondo quanto stabilito nell'ordinanza n.155/2004.

L'esecuzione di lavori che comportino l'uso di fiamma deve avvenire nel rispetto delle procedure e secondo le modalità del citato D.Lgs n.272/99 e, per quanto applicabile, in concreta osservanza della normativa antinfortunistica, di igiene del lavoro e di prevenzione incendi vigente in materia. Quanto sopra non esime il datore di lavoro dall'adottare le misure necessarie al fine di



tutelare l'integrità fisica dei lavoratori ,secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica (Art. 2087 codice civile), tenuto conto del Rapporto Integrato di Sicurezza portuale di cui al D.M. 293/01.

19. Comunicazione da parte di una nave assoggettabile ad ispezione estesa.

La Direttiva 2009/16/CE resa attuativa con il Decreto Legislativo n. 53/2011, prevede che l'armatore, l'agente o il Comandante di una nave assoggettabile ad ispezione estesa e diretta verso un porto o l'ancoraggio di uno Stato membro debba notificare l'arrivo mediante comunicazione all'Autorità Marittima entro 3 (tre) giorni prima dell'ora prevista di arrivo o al momento dell'acquisizione della notizia di arrivo della nave.

La comunicazione con le relative informazioni previste dall'Allegato III della Direttiva può essere trasmessa alla sala operativa dell'Autorità Marittima attraverso e-mail o allegandola alla domanda di accosto.

20. Prevenzione inquinamento da idrocarburi nelle acque marine.

La disciplina per la prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi delle acque marine è regolamentata dall'ordinanza n. 09/2010 in data 27 Aprile 2010.

21. Lavori subacquei ad unità all'ormeggio e alla fonda.

I lavori subacquei alle unità all'ormeggio e alla fonda nel comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure devono essere autorizzati di volta in volta da parte dell'Autorità Marittima con almeno 24 ore di anticipo per permettere l'emissione dell'eventuale ordinanza.

La domanda deve essere presentata all'Autorità Marittima da parte della ditta o l'Impresa iscritta nell'apposito registro con l'impiego di personale sommozzatore regolarmente iscritto a norma del decreto della Marina Mercantile datato 13 gennaio 1979 e con l'uso di apparecchiature preventivamente poste a consulenza tecnica – antinfortunistica da parte dell'ASL sentito anche il comando provinciale dei Vigili del Fuoco.

La domanda per ottenere l'autorizzazione deve contenere i seguenti elementi:

- a) Nome della nave, bandiera, tonnellaggio, carico, ormeggio;
- b) Tipo di apparecchiature da impiegare per i lavori;
- c) Elenco delle persone impegnate nell'operazione. I sommozzatori se non iscritti nel registro di Savona devono essere muniti di apposita autorizzazione della Capitaneria ove sono iscritti;
- d) Elenco dei mezzi nautici che si intendono impiegare in appoggio specificando se i relativi documenti di sicurezza sono in regolare corso di validità;
- e) Qualifica e generalità del responsabile dell'Impresa che dirige le operazioni. La domanda, oltre la firma del titolare dell'impresa, deve riportare anche quella del Comandante della nave ovvero la stessa domanda deve essere corredata di richiesta del Comandante della nave/raccomandatario marittimo;
- f) Che gli equipaggiamenti individuali sono rispondenti alle norme vigenti;
- g) L'impresa richiedente deve rilasciare inoltre una specifica dichiarazione che il predetto personale è stato appositamente addestrato e ritenuto idoneo all'uso delle apparecchiature di cui al punto b).



21.1 Norme tecniche di sicurezza

Prima di iniziare qualsiasi operazione subacquea, il Comandante della nave e il responsabile dell'Impresa che dirige le operazioni sono tenuti a compilare un'apposita *checklist* nella quale si dichiara di non azionare eliche, prese a mare, o altra apparecchiatura di bordo che possa costituire pericolo per gli operatori immersi.

Il comando della nave dovrà esporre la bandiera ALFA del codice internazionale dei segnali per tutta la durata dei lavori.

In caso di improvviso peggioramento delle condizioni meteomarine, del verificarsi temporali con scariche elettriche, di inquinamento delle acque del mare circostanti per perdita di idrocarburi o su richiesta dell'Autorità Marittima, le operazioni dovranno essere sospese fino ad un nuovo ordine.

Mentre sono in atto i lavori subacquei nessun natante che non sia dell'Impresa che dirige le operazioni può avvicinarsi a meno di 50 m dalla nave stessa. Fanno eccezione le motobarche che trasportano le persone o le provviste le quali, però, prima di avvicinarsi allo scalandrone devono prendere gli opportuni contatti con la barca di appoggio dell'Impresa che dirige i lavori (che dovrà mostrare anch'essa la bandiera "ALFA" suddetta) per ottenere il via libera.

Durante l'esercizio in comando manuale delle apparecchiature il sommozzatore – operatore in immersione deve essere costantemente assistito da altro sommozzatore.

L'operatore deve inoltre essere sempre collegato con il natante appoggio a mezzo telefono a filo o ad ultrasuoni.

Le comunicazioni con la nave e con la sala operativa della Capitaneria di Porto devono essere assicurate a mezzo VHF (anche portatile) mantenuto in ascolto continuo. Con tale mezzo deve essere comunicato l'orario di inizio e l'orario del termine dei lavori e le eventuali sospensioni per motivi contingenti.

Quando i lavori subacquei vengono effettuati su navi cisterna, devono essere rispettate le seguenti condizioni:

- a) Le imbarcazioni dell'Impresa che dirige le operazioni che costituiscono la base di appoggio operativo e assistenza ai sommozzatori devono inalberare la bandiera "ALFA", e tutti gli scarichi dei motori presenti a bordo devono essere muniti di parascintille e convogliati sottacqua.



CAPITOLO 2 - SERVIZI TECNICO NAUTICI E PORTUALI

1. Servizio di pilotaggio.

Nel porto di Savona e Vado Ligure, il pilotaggio è obbligatorio per l'entrata e l'uscita delle navi, per i movimenti all'interno del porto, esclusi quelli che si effettuano lungo la stessa banchina quando non comportino l'uso delle macchine e/o dei rimorchiatori. La zona entro la quale il servizio è obbligatorio è costituita dall'intero specchio acqueo compreso tra la costa ed i seguenti punti: punta dell'Asino a Bergeggi e Capo di Albisola.

Sono esentate dall'obbligatorietà del servizio di pilotaggio:

- a) Le navi da guerra;
- b) Le navi aventi una stazza lorda fino a 500 GT;
- c) Le navi da pesca che non siano adibite alla pesca atlantica;
- d) I rimorchiatori addetti al servizio portuale;
- e) Le navi addette al traffico locale ed ai lavori nel porto.

Le navi fino a 2.000 GT, sempreché non sia richiesto l'uso del rimorchiatore, possono avvalersi del servizio tramite stazione VHF quando il comando di bordo mostri di possedere la conoscenza della lingua italiana.

Le navi fino a 15.000 GT, in servizio di linea, con itinerario, orario prestabilito e frequenza giornaliera, possono avvalersi del servizio tramite stazione VHF limitatamente alla partenza e sempreché non facciano uso del rimorchiatore, quando il Comandante della nave mostri di possedere la conoscenza della lingua italiana ed abbia effettuato almeno n.10 approdi, con l'assistenza del pilota a bordo (arrivo e partenza), in comando della medesima nave nei 12 mesi precedenti.

Le navi traghetto passeggeri fino a 30.000 GT ed un massimo di 180 metri di lunghezza f.t., in servizio di linea, con itinerario, orario prestabilito e frequenza regolare, possono avvalersi del servizio tramite stazione VHF limitatamente alla partenza e sempre che non facciano uso del rimorchiatore, quando il comandante della nave mostri di possedere la conoscenza della lingua italiana e abbia effettuato al comando della medesima nave o nave simile – nei dodici mesi precedenti – almeno n. 20 approdi, diurni e notturni, con l'assistenza del pilota a bordo (arrivo e partenza).

Possono inoltre richiedere l'assistenza in VHF i mezzi veloci (HSC) fino a 5.000 GT con frequenza almeno giornaliera, sempreché non facciano uso del rimorchiatore, quando il Comandante della nave mostri di possedere la conoscenza della lingua italiana.

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

Il regolamento del servizio di pilotaggio è disciplinato dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entrato in vigore il 01/07/2003.



2. Servizio di rimorchio.

Il servizio di rimorchio delle navi nella rada e nel porto di Savona e nella rada di Vado Ligure viene svolto mediante concessione ai sensi dell'art. 101 del Codice della Navigazione. L'ambito portuale nel quale viene svolto il suddetto servizio è quello del comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure e la fascia di mare di un miglio di ampiezza antistante la costa, compresa tra il Capo di Albisola e Punta dell'Asino di Bergeggi. Il Regolamento del servizio di rimorchio nel porto di Savona – Vado Ligure è stato redatto il 24 Gennaio 2014. Il servizio non è obbligatorio.

3. Servizio di ormeggio.

Il Regolamento del servizio di ormeggio è stato approvato con ordinanza n. 11/2009 in data 16 Marzo 2009 e le relative tariffe vengono regolamentate con ordinanza del Capo del Compartimento.

4. Servizio integrativo di guardia ai fuochi.

Il servizio integrativo antincendio nel comprensorio portuale di Savona è disciplinato dal relativo regolamento approvato e reso esecutivo con ordinanza n. 27/2003 del 25 Marzo 2003, così come modificata con ordinanza n. 230/2012 dell'11 Ottobre 2012.

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.

L'obbligatorietà del servizio è disposta nei casi stabiliti con provvedimenti emanati dall'Autorità Marittima per quanto riguarda il punto a) e dall'Autorità Portuale per quanto riguarda il punto b).

Il servizio integrativo antincendio può essere espletato dai seguenti soggetti:

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.
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 luglio 1999 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.

Tutto il personale addetto al servizio integrativo antincendio, sia esso socio o dipendente delle Società autorizzate di cui al precedente punto 1 o dei datori di lavoro di cui al precedente punto 2, deve essere autorizzato dalla Capitaneria di porto di Savona ed è sottoposto al potere disciplinare del Comandante del porto, ai sensi degli articoli 68 e 1255 del Codice della Navigazione.

Le società autorizzate ed i terminalisti debbono comunicare prontamente all'Autorità Marittima ogni variazione nell'organico, mantenendolo idoneo a soddisfare le esigenze operative di un servizio adeguato ed efficiente. Parimenti deve essere comunicata e sottoposta a nulla osta ogni variazione



riguardante i dispositivi di protezione individuale, le dotazioni personali assegnate alle guardie ai fuochi e le divise.

Le Guardie ai fuochi dipendenti delle società autorizzate possono prestare il proprio servizio a bordo delle navi od a terra.

Le guardie ai fuochi dipendenti da imprese portuali o terminalisti, possono prestare servizio all'interno dell'area, terminali, stabilimento, magazzino in concessione al proprio datore di lavoro, con esclusione del servizio a bordo delle navi, anche se di proprietà (o armate) dello stesso datore di lavoro. Essi sono alle dipendenze del responsabile del servizio merci pericolose o del responsabile del servizio prevenzione e protezione del terminali e non possono essere adibiti ad altre mansioni o lavori, anche se temporanei.

Coloro i quali non hanno frequentato un corso di formazione di tre mesi presso società autorizzate di cui al precedente punto 1, prima di poter effettuare il proprio servizio autonomamente, devono essere affiancati per almeno tre mesi da un'altra guardia ai fuochi di provata esperienza.

5. Servizio barcaioli.

Il servizio battellieri da e per le navi alla fonda e/o ormeggiate nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure è espletato dalle società in possesso di concessione.

Il concessionario del servizio provvederà a fornire idonei salvagenti ai passeggeri durante il tragitto e il trasbordo da e per la nave/terra.

6. Disciplina del servizio avvisatore marittimo – *port informer*.

Il servizio di “Avvisatore Marittimo” per le navi in arrivo e partenza per/dal comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure viene effettuato secondo quanto stabilito dalla ordinanza n.303/2011 del 15 Novembre 2011, la quale approva il “Regolamento per il Servizio di avvistamento navi svolto nel Circondario Marittimo di Savona”.

7. Consulenti chimici del porto

7.1 Generalità

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.

Per operare in ambito portuale, i consulenti chimici devono essere iscritti nel registro istituito ai sensi dell'art. 68 cod. nav. tenuto dall'Autorità Portuale. Le modalità di iscrizione sono disciplinate dalla circolare ministeriale DEN 3/1160 in data 10/12/1999 e dal Decreto n.11 dell'Autorità Portuale di Savona in data 11/04/2011. 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 l'Autorità Marittima.



7.2 Attività del consulente chimico di porto

I consulenti chimici del porto esercitano la loro attività entro l'ambito del comprensorio portuale presso cui sono iscritti.

I consulenti chimici svolgono i seguenti compiti:

- a) accertano le condizioni di pericolosità delle navi relativamente alla presenza di vapori o gas esplosivi, infiammabili, velenosi, corrosivi e comunque nocivi e pericolosi;
- b) accertano che i residui solidi o liquidi della bonifica o degassificazione non presentino pericolosità agli effetti di incendi, esplosioni, corrosività o tossicità;
- c) 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;
- d) accertano le condizioni di pericolosità per lavori meccanici a freddo e/o con fonti termiche;
- e) rilasciano, determinandone la durata di validità, i relativi certificati attestanti i risultati degli accertamenti effettuati;
- f) seguono l'esecuzione dei lavori di riparazione con o senza l'uso di fiamma o fonti termiche, che vengono eseguiti a bordo di navi cisterne, a richiesta delle navi stesse o quando lo richiedono ragioni di sicurezza a giudizio insindacabile dell'Autorità Marittima;
- 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;
- j) compiono gli accertamenti per la carica/scarica di carichi solidi trasportati alla rinfusa di cui al I.S.M.B.C. Code;
- k) compiono gli accertamenti previsti dalle procedure per la prevenzione degli inquinamenti di cui all'allegato II della Marpol 73/78;
- l) esprimono pareri su richiesta dell'Autorità Marittima o dell'Autorità Portuale per quanto concerne la sicurezza nell'ambito portuale, in merito al deposito, imbarco, sbarco o transito delle merci pericolose e in tutti i casi previsti dalla normativa nazionale in materia di sicurezza della nave e del porto;
- m) svolgono, nell'ambito della propria competenza professionale ogni altra incombenza richiesta dall'Autorità Marittima.

Gli accertamenti sopraelencati devono essere eseguiti con la massima scrupolosità e con tutti i mezzi strumentali più aggiornati e congiuntamente ai procedimenti chimici più idonei al caso.

L'opera prestata dal consulente chimico del porto nell'interesse dello Stato, dell'Autorità portuale e/o in ausilio al Comandante del Porto è da considerarsi a titolo gratuito.



7.3 Contenuto del certificato di non pericolosità.

Dal certificato di non pericolosità deve risultare che ricorrono le condizioni di sicurezza per intraprendere determinati lavori su una nave e, in particolare:

- a) le condizioni e le prescrizioni ritenute necessarie per mantenere gli spazi della nave ispezionabili in condizioni di sicurezza;
- b) le condizioni di non pericolosità per:
 - i) l'accesso delle persone a bordo ed il personale prima dell'inizio della pulizia agli effetti delle esalazioni venefiche;
 - ii) lavori da effettuarsi con uso meccanico o di fiamma su navi cisterna oppure nei locali di qualsiasi altra nave o galleggiante che abbia contenuto olii minerali, loro derivati o sostanze pericolose;
 - iii) sosta delle suddette navi in porto, in zone di disarmo o in cantiere oppure per immissione delle stesse in bacino di carenaggio;
 - iv) i casi nei quali il consulente chimico stesso deve essere nuovamente consultato a giudizio discrezionale dell'Autorità Marittima;
 - v) le necessarie precauzioni per individuare ed eliminare i pericoli derivanti da residui del carico;
 - vi) il termine di validità.

Nei certificati sopra elencati deve essere esplicitamente dichiarata l'inesistenza a bordo di gas tossici, infiammabili o esplosivi; deve essere altresì dichiarato se ed in quali locali si possa far uso di lavori meccanici e/o di fiamma libera/saldatura elettrica, con quali cautele ed a quali condizioni.

Ad operazioni di pulizia e degassificazione ultimate, il Comando di Bordo deve presentare all'Ufficio Tecnico della Capitaneria di Porto il Certificato di *Gas Free* o il Certificato di non pericolosità in relazione alle operazioni da compiere. I certificati devono essere presentati in triplice copia (in quattro copie se sia necessario l'intervento della Guardia ai fuochi a cui ne andrà consegnata una copia). L'Autorità Marittima tratterrà una copia del certificato e restituirà le rimanenti debitamente vistate, unitamente all'autorizzazione dei lavori richiesti.

L'autorizzazione ad eseguire lavori con uso di fiamma rilasciata dall'Autorità Marittima è valida quando accompagnata da un Certificato di *Gas Free* e/o di Non pericolosità.

7.4 Obbligo di munirsi del certificato del consulente chimico di porto e condizioni per la conservazione della sua validità.

L'obbligo di promuovere gli accertamenti del Consulente Chimico di porto incombe alla ditta incaricata dei lavori di riparazione e manutenzione. La stessa ditta è tenuta a custodire il relativo certificato che, munito del visto dell'Autorità Marittima, è rilasciato in triplice originale. Copia di detto certificato deve essere consegnata al Comandante della nave.

Per tutta la durata dei lavori autorizzati, sulla nave devono essere mantenute le condizioni di sicurezza con piena e scrupolosa osservanza di tutte le prescrizioni, raccomandazioni e modalità indicate dal consulente chimico.



7.5 Condizioni di non pericolosità da ottenere mediante degassificazione o bonifica completa.

Le condizioni di non pericolosità da ottenere mediante de gassificazione o bonifica competa sono le seguenti:

- a) In tutte le tubolature del carico deve essere immesso vapore d'acqua e poi asportato per ventilazione. Tutte le pompe e le condotte del carico, nonché i tubi di sfogo, devono essere ventilati con vapori d'acqua o aria;
- b) I compartimenti devono essere puliti in modo che il contenuto in volume dell'atmosfera di vapori o gas infiammabili in tutti i locali del carico o negli altri spazi soggetti ad accumulazione di vapore o gas infiammabili, ad eccezione delle casse nafta contenenti olio combustibile, deve essere nei limiti ammissibili di concentrazione;
- c) I residui in tutti i compartimenti del carico e degli altri spazi, ad eccezione delle casse nafta contenenti olio combustibile, devono essere stati completamente asportati, e, comunque non devono emanare vapori infiammabili;
- d) L'esistenza delle suddette condizioni deve essere accertata dal consulente chimico del porto, anche sulla base delle dichiarazioni del Comandante della nave.

7.6 Condizioni di non pericolosità da ottenere con degassificazione e inertizzazione o con completa inertizzazione.

La procedura e il tipo di inertizzazione devono essere stabiliti dall'Autorità Marittima, sentiti il Comando Provinciale dei VV.F. ed il consulente chimico del porto. In particolare:

- a) Tutte le tubature del carico, ad eccezione di quelle che si trovano negli spazi inertizzati, devono essere trattate con vapore d'acqua e poi ventilate con aria; tutti gli impianti fissi antincendio di bordo e le tubature di sfogo, tranne quelle degli spazi inertizzati, devono essere puliti con forti getti d'acqua o ventilati con vapori d'acqua o aria, ovvero inertizzati. Tutte le valvole e gli spazi inertizzati devono essere tenuti chiusi e bloccati. Tutte le pompe del carico devono essere preliminarmente pulite con acqua o ventilate con vapore d'acqua o aria ovvero inertizzate.
- b) Tutti gli spazi da inertizzare devono essere integri in maniera da non consentire fughe del mezzo inertizzante. Tutte le valvole, boccaporti o altre aperture interessanti gli spazi da inertizzare, esclusi quelli che regolano l'immissione del mezzo inertizzante, devono essere tenuti chiusi e sigillati.
- c) I compartimenti, i locali o gli spazi nei quali si devono eseguire lavori interni, devono essere degassificati a norma dell'articolo precedente (7.5). Tutti gli altri spazi, ad eccezione delle casse di nafta contenenti olio combustibile, devono essere inertizzati.
- d) I compartimenti, i locali o gli spazi interessati da lavori di riparazione o modifica esterna su ponti o fasciame possono essere inertizzati a mezzo di gas invece di essere degassificati secondo le norme dell'articolo precedente (7.5).
- e) La rispondenza delle suddette condizioni e/o di quelle eventualmente prescritte dal Comando provinciale del VV.F. e del consulente chimico del porto, deve essere attestata dal certificato.

7.7 Condizioni di non pericolosità da realizzare mediante completa degassificazione e bonifica di alcuni compartimenti e chiudendo con sigilli gli altri compartimenti.



Salvo quanto può prescrivere l'Autorità Marittima, sentito il parere del Comando Provinciale dei VV.F. ed il Consulente chimico del porto, devono essere osservate le seguenti prescrizioni:

- a) Tutte le tubature del carico riguardanti gli spazi interessati, devono essere trattate con vapore d'acqua e poi ventilate; tutti gli impianti fissi antincendio di bordo e le tubolature di sfogo degli spazi interessati devono essere trattati con acqua e poi ventilati con vapore d'acqua o aria. Tutte le valvole riguardanti gli altri compartimenti devono essere chiuse e bloccate. Tutte le pompe e le condotte del carico devono essere pulite con acqua e ventilate con aria e vapore di acqua. Le valvole devono essere chiuse e sigillate. Le prescrizioni per i prodotti chimici di cui al presente regolamento devono essere scrupolosamente osservate.
- b) I compartimenti o spazi nei quali si devono eseguire i lavori interni di riparazione o modifiche, e tutti i compartimenti stagni devono essere degassificati e bonificati secondo le prescrizioni dell'articolo precedente; tutti gli altri compartimenti devono essere chiusi e sigillati.
- c) La risposta di tali condizioni e/o di quelle che saranno prescritte dal Comando provinciale di VV.F. e dal consulente chimico del porto, devono essere attestate nel certificato.

7.8 Condizione di non pericolosità da realizzare mediante degassificazione e inertizzazione, o mediante inertizzazione completa di alcuni compartimenti, chiudendo e sigillando gli altri compartimenti.

Salvo particolari disposizioni dell'Autorità Marittima, sentiti il Comando Provinciale dei VV.F. ed il consulente chimico del porto, si devono osservare le seguenti prescrizioni:

- a) Tutte le tubolature del carico riguardanti gli spazi interessati, tranne quelle riguardanti gli spazi inertizzati, devono essere trattate con vapore d'acqua e poi ventilate; tutti gli impianti fissi antincendio di bordo e le tubolature di sfogo degli spazi interessati, eccetto quelli riguardanti gli spazi inertizzati, devono essere trattati con acqua e poi ventilati con vapore d'acqua o aria. Tutte le valvole riguardanti gli altri compartimenti devono essere chiuse e bloccate. Tutte le pompe e le condotte del carico devono essere pulite con forti getti d'acqua e ventilate con aria e vapore di acqua, ovvero inertizzate. Le valvole devono essere chiuse e/o sigillate.
- b) I compartimenti o spazi nei quali bisogna eseguire lavori interni di riparazione o trasformazione devono essere degassificati secondo quanto previsto dal paragrafo 7.6 , mentre tutti i compartimenti attigui (ivi compresi quelli diagonalmente adiacenti), devono essere inertizzati seguendo le prescrizioni del paragrafo 7.7; tutti gli altri compartimenti devono essere chiusi e sigillati.
- c) I compartimenti o spazi interessati da lavori esterni di riparazione o trasformazione di ponti o fasciame possono essere degassificati secondo quanto prescritto dal paragrafo precedente; tutti i compartimenti attigui (ivi compresi quelli diagonalmente adiacenti), devono essere inertizzati seguendo le prescrizioni del paragrafo 7.7 applicabili al caso; tutti gli altri spazi devono essere chiusi e sigillati.
- d) La rispondenza di tali condizioni e/o quelle prescritte dal Comando dei VV.F. e dal consulente chimico del porto, devono essere annotate sul certificato.



8. Servizio antinquinamento.

Nell'ambito del compartimento marittimo di Savona, l'esercizio dell'attività di antinquinamento e le relative operazioni di bonifica, possono essere svolte dai soggetti concessionari del relativo servizio il cui titolo è rilasciato dall'Autorità Marittima.

Il servizio è disciplinato dall'ordinanza n. 09/2010 del 27 Aprile 2010.



CAPITOLO 3 - NORME GENERALI DI SICUREZZA PER L'ORMEGGIO DELLE NAVI CISTERNA

1. Zone di attracco

1.1 Zone di attracco nella rada di Vado Ligure

Nella rada di Vado Ligure l'ormeggio di navi cisterna trasportanti prodotti petroliferi, petrolchimici, sostanze liquide pericolose e/o inquinanti è consentito nei seguenti pontili:

1) Pontile ENI PETROLIG

Impianto di imbarco e sbarco per navi cisterna. Lunghezza 800 m, pescaggio 12,50 m. Accosto laterale sulle briccole per navi cisterna fino a 23.350 tonn di portata lorda con pescaggio 12,50 m e lunghezza massima ft 168 mt. I limiti di operatività delle navi al pontile per le condizioni meteo sono disciplinati dall'ordinanza n.259/2013 del 23 Dicembre 2013. Presso il pontile Eni-Petrolig è presente uno sporgente Esso per l'accosto e le operazioni di sbarco di oli lubrificanti ed affini la cui entrata in esercizio è prevista per la fine del 2014.

2) Pontile ESSO

Impianto di imbarco e sbarco per navi cisterna. Lunghezza 350 m, pescaggio 7,50 m ormeggio laterale. Con ormeggio laterale vi possono attraccare navi fino a 7.000 DWT. I limiti di operatività delle navi al pontile per le condizioni meteo sono disciplinati dall'ordinanza n. 16/2010 dell'08 Giugno 2010; il pontile è in corso di dismissione.

3) Terminal TOTAL-ERG

Piattaforma di attracco di pescaggio 9 m con impianto di imbarco e sbarco per navi cisterna. Accosto di punta con cavi poppieri su 4 boe per navi cisterna fino a 15.000 GT. I limiti di operatività delle navi al terminale per le condizioni meteo sono disciplinati dall'ordinanza n. 19/2010 dell'08 Giugno 2010.

4) Campo BOE SARPOM

Ormeggio di grandi navi cisterna fino a 316.000 DWT, lunghezza ft 351 m, larghezza 61 m, beam 61 m, draft 21,4 m, formato da sette boe quadrate con terminale segnato da palo galleggiante giallo situato a circa 1400 m per S/SW dalla foce del torrente Quiliano. I limiti di operatività delle navi al terminale per le condizioni meteo sono disciplinati dall'ordinanza n. 18/2010 dell'08 Giugno 2010.

I pescaggi massimi consentiti per l'ormeggio di punta delle navi ai pontili sopracitati, devono intendersi "pescaggi massimi poppieri".

1.2 Zone di attracco nel porto di Savona.

Nel bacino portuale di Savona è consentito l'ormeggio presso le Banchine zona 33/34 e zona 26/27 delle navi che effettuano movimentazione di carichi liquidi e aventi in transito, segregate a bordo, anche sostanze allo stato liquido classificate pericolose, previo rilascio di apposita autorizzazione da parte dell'Autorità Marittima. Le modalità di ormeggio e delle operazioni di sbarco/imbarco sono regolate con ordinanza n.01/2010 entrata in vigore il 20 gennaio 2010.

2. Sosta in rada.

La disciplina della sosta in rada delle navi cisterna destinate ai terminal petroliferi di Vado Ligure è disciplinata dall'ordinanza n. 193/2014 in data 02 Settembre 2014. L'Autorità



Marittima si riserva la facoltà di negare l'autorizzazione alla sosta in rada con obbligo per l'unità di rimanere in *drifting* oltre le 12 miglia dalla costa in ragione della tipologia del carico trasportato.

Al fine di procedere ad una corretta valutazione, l'Agenzia raccomandataria della nave, prima dell'arrivo in rada, deve comunicare all'Autorità Marittima le seguenti informazioni:

- Tipologia di carico trasportato;
- Percentuale di H₂S del prodotto;
- Pressione delle cisterne all'arrivo e regolazione delle *p.v. valves*.

Fermo restando quanto previsto dall'Articolo 14, ultimo comma del capitolo primo del presente regolamento, nell'ipotesi in cui durante la permanenza alla fonda nei punti autorizzati si dovesse presentare la problematica della sovrappressione delle cisterne del carico, il Comando di bordo deve comunicare a Savona Traffic l'esigenza di lasciare il punto di fonda per portarsi oltre le 12 miglia.

Prima della manovra di ormeggio l'unità deve comunque mettere in atto ogni precauzione per evitare che, durante la permanenza al terminal di scarica, non avvengano problematiche di sovrappressione delle cisterne.

3. Ormeggio delle navi.

Fermo restando che i terminali petroliferi e le unità cisterna ad essi destinati hanno come riferimento le norme contenute nelle ISGOTT (*International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals*) e nelle linee guida dell'OCIMF (*The Oil Companies International Marine Forum*):

- a) Prima dell'ormeggio ai pontili e alle banchine citate, le navi cisterne soggiacciono alla normativa in materia di sicurezza di cui all'ordinanza n. 01/2010 in data 20 gennaio 2010;
- b) Qualora per motivate e comprovate esigenze, pervengano richieste di ormeggio di navi cisterna con a bordo prodotti petroliferi o petrolchimici ad accosti diversi da quelli indicati nell'elenco precedente, l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di valutarne, volta per volta, l'ammissibilità, acquisendo il parere della commissione ex art. 48 del Regolamento di esecuzione al Codice della navigazione, integrata dal consulente chimico del porto, dal capo della Corporazione piloti del porto di Savona e da un rappresentante dell'Autorità Portuale. Nel caso di accoglimento dell'istanza, l'Autorità Marittima assegnerà l'ormeggio ritenuto più idoneo e individuerà le precauzioni obbligatorie da adottare durante le manovre di ormeggio e disormeggio, non escludendo l'impiego di rimorchiatori e la sosta dell'unità per la prevenzione di eventuali incidenti in relazione al quantitativo ed alla tipologia del carico in transito;
- c) Le navi cisterne che ormeggiano al campo boe e ai pontili indicati nell'art.1 devono sostituire i combustibili utilizzati per la navigazione con i combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% in massa come indicato nel capitolo 1 del presente Regolamento.
- d) Alle navi cisterna è vietato rimanere all'ormeggio dei succitati pontili di approdo dopo il termine delle operazioni commerciali e dopo eventuali operazioni di zavorramento necessarie. L'eventuale deroga è concessa in presenza di accertate e particolari circostanze tecnico-operative o di altre situazioni valutate dall'Autorità Marittima.



- e) Le navi cisterna che hanno ultimato le operazioni commerciali ai terminali/pontili del porto di Savona – Vado Ligure sono autorizzate a sostare in rada al fine di attendere il perfezionamento e/o la regolarizzazione della documentazione fiscale e/o doganale inerente al carico, per il bunkeraggio e per ricevere pezzi di ricambio, nel rispetto delle prescrizioni previste dall'Ordinanza n. 37/2005 del 10 Maggio 2005.
- f) Durante la sosta in rada o ai pontili di ormeggio, le navi di cui all'art. 1 devono tenere alzati, ad una altezza ed in posizioni tali da essere ben visibili per tutto il giro d'orizzonte:
 - Durante le ore diurne: bandiera rossa (lettera “B” del Codice Internazionale dei segnali”);
 - Durante le ore notturne: un segnale a luce rossa, visibile a giro d'orizzonte, ad una distanza di almeno 2 Miglia.
- g) Le manovre di ormeggio, tonnellaggio, disormeggio o di spostamento devono essere eseguite con cavi sintetici. L'impiego di cavi di acciaio è consentito laddove necessario; in caso contrario sono ammessi soltanto se il loro impiego sia limitato alla zona del castello di prua e del cassero di poppa.
- h) L'ormeggio deve essere effettuato in modo da consentire, in caso di necessità, una rapida manovra di disormeggio. Quando le navi di cui trattasi hanno in mare una o più catene delle ancore, la maglia capotesta di ciascuna catena nel pozzo, deve essere facilmente liberata. In particolare la nave deve avere un cavo metallico adeguato fissato in bitta munito di apposita gassa ed appennellato a prora pronto per il rimorchio di emergenza.
- i) Sulle navi indicate nell'art. 1, durante la loro permanenza in rada, alle boe o ai pontili di approdo, deve essere assicurata la presenza dell'equipaggio come indicato nel capitolo primo del presente regolamento.

4. Formalità previste per l'arrivo delle navi cisterne

L'agenzia marittima raccomandataria delle navi cisterna che effettuano operazioni nel porto di Savona – Vado Ligure deve comunicare all'Ufficio accosti dell'Autorità Marittima, con un preavviso di almeno 72 ore o al momento dell'acquisizione della notizia di arrivo della nave, il piano di carico della stessa, specificando:

- a) Nome chimico, nome commerciale e numero IMO (qualora richiesto) del prodotto trasportato per ciascuna delle cisterne della nave;
- b) In caso di presenza di cisterne vuote all'arrivo della nave, il nome chimico dell'ultimo prodotto in queste trasportato.

Le suddette informazioni devono essere inoltre confermate contestualmente alla prevista domanda di accosto.

5. Apparecchi elettrici a bordo delle navi cisterna

Tutte le navi cisterne in sosta in rada e ormeggiate ai pontili petroliferi per operazioni di carico/scarico devono avere procedure di sicurezza riguardanti l'utilizzo di apparecchi elettrici ed elettronici portatili. In particolare devono essere adottate misure restrittive per le seguenti apparecchiature non a sicurezza intrinseca:

- Ricetrasmittitori radio portatili (*walkie talkies*);



- Telefoni cellulari;
- Ricevitori radio;
- Cercapersone radiofonici;
- Fotocamere digitali;
- Videocamere;
- Torce elettriche;
- Ventilatori elettrici alimentati;
- DVD players, Hi-Fi, computer portatili, tablet.

6. Operazioni di *crude oil washing* (C.O.W.)

6.1 Autorizzazione ad effettuare il lavaggio delle cisterne con il greggio (*Crude Oil Washing* – C.O.W.)

Le operazioni di lavaggio delle cisterne del carico di navi petroliere con l'impiego dello stesso prodotto greggio trasportato (C.O.W.), durante le operazioni di scarica nel porto di Savona – Vado Ligure, tranne nei casi indicati nel paragrafo 6.5 devono essere preventivamente autorizzate dall'Autorità Marittima.

A tale proposito, il Comandante della nave deve richiedere detta autorizzazione almeno 24 ore prima dell'arrivo in rada o al momento dell'acquisizione della notizia di arrivo della nave, con messaggio diretto all'Autorità Marittima, al terminale petrolifero ed al raccomandatario, il quale deve presentare poi formale domanda all'Autorità Marittima ed al terminale petrolifero. Ogni successiva variazione alla domanda di richiesta di autorizzazione deve essere comunicata immediatamente agli stessi soggetti di cui sopra.

L'autorizzazione è concessa in seguito all'esito positivo di ispezioni a bordo della nave da parte del personale tecnico di un Organismo Tecnico affidato (ai sensi del D.Lgs. n.104 del 14 giugno 2011) e del consulente chimico di porto, che sono eseguite sulla base della "Guida per le ispezioni in porto alle procedure C.O.W." predisposta dall'I.M.O. nella risoluzione A. 446 (XI) adottata in data 15 gennaio 1979, e successivi emendamenti.

L'Autorità Marittima, ricevuto il parere favorevole da parte dell'Organismo Tecnico affidato e del Consulente Chimico di Porto, procede al rilascio dell'autorizzazione alle operazioni C.O.W.

6.2 Personale addetto alle operazioni.

Il personale di bordo che svolge incarichi di responsabilità od operativi nelle operazioni di C.O.W. deve essere indicato nella richiesta di autorizzazione e deve essere in possesso della certificazione prevista dalla Regola V/1.1 e/o V/1.2 della *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 as amended in 1995* ed eventuali successivi emendamenti. L'Autorità Marittima si riserva la facoltà di richiedere tale certificazione.

6.3 Impianto del Gas Inerte.

Le navi devono essere dotate di un impianto di gas inerte conforme alla Convenzione Internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare come emendata.



L'impianto deve comunque essere in grado di produrre gas inerte con una percentuale in volume di ossigeno non superiore al 5% ed in quantità pari al 125% della massima rata di scarica e di mantenere ad una pressione positiva un'atmosfera inerte in tutte le cisterne con una percentuale in volume di ossigeno non superiore al 8%.

6.4 Controlli da effettuare prima che la nave arrivi all'ormeggio.

Nelle 24 ore precedenti all'arrivo della nave all'ormeggio, devono essere effettuati i controlli previsti dal Manuale Operativo C.O.W. in dotazione e in particolare il Comandante della nave deve accertare:

1. Il buon funzionamento dell'impianto del gas inerte, anche secondo quanto eventualmente previsto dal costruttore, con particolare riguardo a tutti i dispositivi di sicurezza e di allarme ed alla pulizia della torre di lavaggio;
2. Il buon funzionamento dell'analizzatore di ossigeno principale verificando che sia stato calibrato con due punti di cui uno sia l'aria e l'altro azoto puro o miscele di azoto/ossigeno con titolo noto certificato ovvero come riportato sulle istruzioni d'uso dello strumento;
3. Il buon funzionamento dell'analizzatore di ossigeno portatile che deve essere accompagnato da una documentazione tecnica che ne attesti l'idoneità all'uso in cisterna rilasciata dal costruttore.
4. Che eventuali altre linee di lavaggio con proprie pompe siano state parimenti isolate con flange cieche o branchetti dall'impianto di lavaggio con greggio;
5. Che tutte le aperture delle cisterne del carico siano ben chiuse ed a perfetta tenuta;
6. Che, negli ultimi tre mesi, le tubolature della linea di lavaggio con relative valvole ed accessori siano state pressurizzate e riscontrate a perfetta tenuta alla massima pressione di esercizio, fornendo adeguata documentazione;
7. Il buon funzionamento dei manometri sulle linee (carico, lavaggio e gas inerte);
8. Il buon funzionamento delle comunicazioni fra la coperta e la sala controllo carico;
9. Il buon funzionamento del sistema chiuso di sondaggio delle cisterne;
10. Il buon funzionamento delle pompe del carico e dei relativi dispositivi di sicurezza come previsto dal costruttore con particolare riguardo all'arresto di emergenza.

6.5 Lista dei greggi non adatti.

Non possono essere utilizzati per il lavaggio delle cisterne i tipi di greggio eventualmente compresi nella lista dei greggi dichiarati non adatti dal Manuale Operativo C.O.W. della nave e di quelli aventi le caratteristiche di cui alla Ris. IMO 446 (XI) come emendata.

Qualora la nave intenda effettuare le operazioni di lavaggio delle cisterne con prodotto compreso nella lista dei greggi dichiarati non adatti dal Manuale Operativo C.O.W. ma lo stesso documento contenga adeguate istruzioni operative, le operazioni C.O.W. possono essere autorizzate alle seguenti condizioni:



- a) sussistano le condizioni imposte dal terminale per quanto attiene le temperature di scarica;
- b) il Comandante della nave, utilizzando apposita dichiarazione, dichiarare di soddisfare i requisiti minimi richiesti dal Manuale Operativo C.O.W. della nave e mantenerli per tutta la durata delle operazioni di lavaggio;
- c) la nave sia in possesso di certificato di qualità del carico. Per i carichi paraffinici deve essere obbligatoriamente riportato il “Pour point” del prodotto trasportato;
- d) Il Comando nave si impegna a procedere, entro 12 (dodici) mesi, alla modifica del Manuale Operativo C.O.W. secondo le indicazioni contenute nelle Risoluzioni IMO A 446(XI) come emendata.

Qualora la nave intenda effettuare le operazioni di lavaggio delle cisterne con prodotto avente caratteristiche di cui alla Ris. IMO 446 (XI) come emendata, le operazioni C.O.W. possono essere autorizzate alle seguenti condizioni:

- a) sussistano le condizioni imposte dal terminale per quanto attiene le temperature di scarica;
- b) il Comandante della nave, utilizzando apposita dichiarazione, dichiarare di soddisfare i requisiti minimi richiesti dal Manuale Operativo COW della nave e mantenerli per tutta la durata delle operazioni di lavaggio;
- c) la nave sia in possesso di certificato di qualità del carico. Per i carichi paraffinici deve essere obbligatoriamente riportato il “Pour point” del prodotto trasportato.

6.6 Visite eseguite dall’Organismo Tecnico affidato e dal Consulente Chimico di Porto.

Scopo della visita effettuata da parte di personale tecnico dell’Organismo affidato, ai fini del parere all’effettuazione delle operazioni C.O.W., è quello di verificare la soddisfacente condizione dell’impianto del gas inerte, delle tubolature C.O.W. e la calibrazione dell’analizzatore principale del gas inerte, sulla base dell’esame generale dell’impianto e dei sistemi di allarme, per quanto possibile, compatibilmente con le esigenze di esercizio della nave e sulla base delle prove effettuabili, in modo reale o simulato, nel rispetto delle prescrizioni della presente ordinanza.

Controlla altresì la validità della sotto notata documentazione e certificazione:

- 1. Certificato IOPP e relativo Supplemento;
- 2. Manuale C.O.W. relativamente alla sua approvazione ed alle istruzioni per i greggi paraffinici;
- 3. Manuale dell’impianto gas inerte;
- 4. Certificato Sicurezza Dotazioni Navi da carico;
- 5. Certificato Sicurezza Costruzione Navi da carico;
- 6. Certificato di gestione della sicurezza;

A conclusione dell’attività svolta deve essere inviato, con immediatezza, all’Autorità Marittima un messaggio nel quale, in particolare, è espresso un formale parere “favorevole” o “non favorevole” sull’esito della visita eseguita segnalando qualsiasi avaria o anomalia riscontrata e, se del caso, eventuali commenti.



In considerazione dell'esistenza di più Enti delegati all'attività, la scelta dell'Organismo Tecnico affidato sarà a carico della nave o del raccomandatario marittimo.

Scopo della visita, effettuata dal consulente chimico di porto, ai fini del parere all'effettuazione delle operazioni C.O.W., è invece quello di misurare:

- a) la percentuale in volume di ossigeno del gas inerte in linea e in tutte le cisterne del carico comprese le *slop tanks*;

Il consulente chimico di porto, inoltre, provvede ad effettuare il confronto fra il proprio misuratore di ossigeno e almeno un misuratore di ossigeno portatile della nave e, ove possibile, quello fisso.

A conclusione dell'attività svolta deve essere inviato, con immediatezza, all'Autorità Marittima un messaggio nel quale, in particolare, è espresso un formale parere “favorevole” o “non favorevole” sull'esito della visita eseguita segnalando avarie o anomalie riscontrate e, se del caso, eventuali commenti.

Sulla base degli esiti comunicati da parte dell'Organismo Tecnico affidato e del Consulente Chimico di porto, l'Autorità Marittima effettua le proprie valutazioni rilasciando la relativa autorizzazione e può, qualora sussistano ragionevoli motivi di approfondimento di indagine, a suo insindacabile giudizio e con spese a carico della nave, disporre ulteriori verifiche e/o accertamenti nell'immediatezza o durante la permanenza della nave al pontile.

7. Dispositivi di protezione individuali

Il personale che a vario titolo opera a bordo delle navi cisterna deve essere dotato almeno delle seguenti dotazioni individuali:

- a) elmetto di sicurezza;
- b) guanti di sicurezza;
- c) scarpe di sicurezza;
- d) tuta o indumenti che coprano gambe e braccia.

8. Operazioni di carico, scarico e trasbordo delle navi cisterna

8.1 Misure di controllo e di sicurezza.

Le manovre a terra relative alle operazioni di carico e scarico delle navi cisterna e dei collegamenti alle medesime devono essere effettuati da personale tecnico competente in possesso sei corsi previsti dal *Basic Training* ai sensi della Convenzione STCW come emendata.

Le operazioni di carico e scarico devono essere concordate e devono svolgersi in stretto coordinamento tra il Comando di bordo ed il personale incaricato delle operazioni di imbarco e sbarco con la compilazione di apposita *ship shore safety check list* (ALLEGATO 2) che dovrà essere messa a disposizione dell'Autorità Marittima qualora richiesta.

Le operazioni di imbarco, sbarco e zavorramento devono essere sospese in presenza di temporali con scariche elettriche. Nel caso di avaria o anomalia che compromettano la



funzionalità degli impianti e la regolarità delle operazioni, queste devono essere interrotte senza indugio e senza essere data immediata notizia all'Autorità Marittima.

Il personale in servizio ai terminali deve mantenersi in contatto con il personale dei depositi costieri per tutto quanto attiene alla manovra e alla sicurezza degli impianti e loro collegamenti.

8.2 Accesso ai locali pompe.

L'ingresso ai locali pompe ed agli altri locali dove possano accumularsi gas oppure possano verificarsi stillicidi di liquidi velenosi o corrosivi, deve essere effettuato nel rispetto delle proprie procedure ISM in accordo alle risoluzioni IMO vigenti.

8.3 Manichette.

Il Comandante della nave è tenuto ad osservare tutte le norme che, per quanto rientrano nelle sue possibilità, sono prescritte dal paragrafo 7.10. In particolare, il Comandante, o l'ufficiale responsabile deve:

- 1) Rifiutare manichette che siano o si sospettino essere non in perfette condizioni e non adatte all'impiego;
- 2) Ordinare l'immediata sospensione delle operazioni, qualora si verificchino perdite attraverso le connessioni delle manichette e non siano stati eliminati gli inconvenienti e la zona non sia stata completamente bonificata.

In ogni altro caso, durante le operazioni di carico e scarico devono essere tenuti pronti all'uso, a cura del Comando di bordo sulla nave e dei ricevitori e dei caricatori sulla banchina o pontile, appositi recipienti o altri accorgimenti atti alla raccolta ed alla eliminazione di eventuali stillicidi o colaggi dalle tubazioni o dalle connessioni delle manichette sulla nave o sulla banchina. Non sono ammesse operazioni di carico e scarico se non attraverso manichette o sistemi collaudati dalla competente Commissione. L'utilizzo della gru di bordo per lo stacco d'emergenza della manichetta non è consentito. Le manichette devono poter essere staccate tramite un sistema a sgancio rapido (*clamps e/o hose breakaway coupling*); non è ammessa la connessione delle manichette sui *manifolds* tramite ganasce per garantire lo sgancio rapido.

8.4 Cofani di espansione, portellini spia, etc.

I portelli dei cofani di espansione, i portellini spia ed i portellini di sonda, compresi quelli delle cisterne non interessate alle operazioni, devono essere tenuti chiusi durante le operazioni di caricazione e scarica di prodotti infiammabili a meno che i portelli stessi non siano muniti di retine antiscintille efficienti e perfettamente sistemate.

8.5 Carico e scarico mediante travaso.

In rapporto a fondate necessità largamente comprovate, la scarica diretta da navi cisterna di piccolo tonnellaggio a veicoli terrestri cisterna o la caricazione inversa dai suddetti mezzi di trasporto su nave cisterna di stazza lorda non superiore a 3000 tonnellate, (esclusi i gas tossici) possono essere autorizzate alle banchine indicate di volta in volta



dall'Autorità Marittima sentita l'Autorità Portuale, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco ed il Consulente Chimico del Porto. Avendo accertato con cura le condizioni di prevenzione e di difesa, le operazioni di cui sopra possono essere autorizzate dietro osservanza delle seguenti prescrizioni:

1. Nella domanda di accosto presentata all'Autorità Marittima deve essere specificato che le operazioni di caricazione o scarica saranno eseguite mediante travaso fra nave e veicoli cisterna o carri serbatoio ferroviario;
2. La zona di approdo deve essere recintata a cura dei ricevitori e speditori durante le operazioni di travaso, al fine di vietare l'accesso di altri veicoli o di persone non addette a tali operazioni;
3. detta zona deve essere illuminata.

La scarica della nave deve essere eseguita mediante gli impianti della nave stessa. La caricazione della nave può essere eseguita:

1. per gravità;
2. a mezzo di elettropompa azionata da motore antideflagrante, per i liquidi infiammabili;
3. a mezzo di elettropompa o di motopompa, per i liquidi non infiammabili;
4. con il sistema “monta liquidi” a mezzo di gas inerte, sempreché il serbatoio relativo sia stato abilitato a tal fine dalle competenti autorità.

E' vietato impiegare la pompa di cui sono dotati i veicoli stradali, qualora si tratti di liquidi infiammabili.

Per le merci di cui all'art. 1 lettera a), con punto di infiammabilità inferiore a 21° C, e per tutte le merci di cui all'art.1 lettera c), le operazioni di caricazione e di scarica debbono essere eseguite a ciclo chiuso tra nave e veicolo stradale ferroviario. Nel caso che il veicolo non consenta per le merci di cui all'art. 1 lettera a) l'effettuazione di travaso a ciclo chiuso, l'operazione può essere autorizzata purché siano prese tutte le precauzioni del caso per la dispersione dei vapori.

Durante le operazioni di caricazione e scarica, sia a bordo della nave sia a terra, è richiesta la presenza di una persona pronta a chiudere le valvole di intercettazione.

Per la caricazione e scarica dei gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati, e gas disciolti sotto pressione, la manichetta deve essere dotata alle due estremità di una valvola a rapida chiusura.

Prima di dare inizio alle operazioni di caricazione o scarica si deve provvedere a quanto segue:

- a) escludere la caricazione da veicoli che presentino perdite dal serbatoio;
- b) bloccare i veicoli stradali e quelli ferroviari mediante il freno di stazionamento, oppure per quanto concerne i veicolo ferroviari, a mezzo di scarpe ferma-carri o altro mezzo idoneo;



- c) prevedere adeguate misure per il pronto allontanamento dei veicoli in caso di necessità;
- d) accertarsi della presenza di un adeguato servizio antincendio in relazione alle caratteristiche di pericolosità delle merci da travasare;
- e) per quanto concerne le merci infiammabili si devono osservare le seguenti norme:
 - collegare elettricamente a terra la nave secondo le modalità indicate dal paragrafo 10.10;
 - collegare elettricamente a terra il veicolo stradale;
 - verificare il collegamento a terra del binario ferroviario o stabilirlo se inesistente;
 - impiegare manichette di travaso elettricamente conduttrici per se stesse oppure mediante apposito conduttore di rame di sezione adeguata, opportunamente attaccato alla manichetta stessa e saldato alle flange di estremità della manichetta medesima;
 - collegare elettricamente le flange di estremità della manichetta alla massa del veicolo e della nave mediante un conduttore flessibile di rame, avente sezione adeguata;
 - provvedere alla continuità del collegamento elettrico se la manichetta è costituita da più tronchi.

Durante le operazione di caricazione o di scarica:

- a) l'impianto idrico antincendio della nave deve essere tenuto sotto pressione, ed almeno due manichette, munite di boccalini e di ugelli che permettono di spruzzare l'acqua, debbono essere tenute distese sul ponte di coperta o sulle sovrastrutture della nave, in vicinanza della rampa di caricazione o di scarica;
- b) almeno due membri dell'equipaggio della nave devono restare in permanenza sul ponte di coperta, pronti ad intervenire e muniti di apparecchio di respirazione e dei mezzi di protezione individuale; anche il personale addetto alle operazioni a terra deve essere munito delle anzidette dotazioni antinfortunistiche;
- c) i conducenti dei veicoli cisterna ed il personale incaricato per i veicoli ferroviari debbono permanere sul posto;
- d) nella zona recintata non debbono essere eseguiti lavori di alcun genere. In detta zona devono essere apposti cartelli con la scritta “VIETATO FUMARE” e “DIVIETO DI USARE FIAMME LIBERE O FONTI TERMICHE”;
- e) il motore dei veicoli deve essere spento, le luci disinserite e nessun'altra utenza elettrica deve essere in funzione;
- f) deve essere immediatamente interrotto lo scarico su veicoli in cui si verificano perdite dal serbatoio;
- g) i veicoli devono essere dotati di retine parascintille sul tubo di scarico del motore.

Le manichette utilizzate per il travaso ed eventuale riciclo devono essere costituite da materiali inattaccabili dalle merci e dai vapori da queste emessi.

Per l'esecuzione delle operazioni di travaso è necessario disporre affinché:



- a) i membri dell'equipaggio della nave incaricati dell'operazione di travaso ed il personale a terra siano stati istruiti in merito alla pericolosità delle merci da manipolare e agli interventi che devono eseguire nei casi di emergenza;
- b) i conducenti dei veicoli cisterna siano in possesso delle istruzioni dettate dal codice della strada.

Salvo il caso in cui si tratta di travasare i liquidi combustibili, le operazioni a terra devono essere effettuate da personale che sia:

- a) specializzato nel maneggio dei prodotti e dipendente o incaricato dalla ditta destinataria delle merci da travasare;
- b) assistito da un tecnico dipendente o incaricato dalla ditta produttrice o dalla ditta destinataria delle merci da travasare.

8.6 Carico o scarico contemporaneo di merci diverse da una stessa nave.

Il carico oppure lo scarico contemporaneo da una stessa nave di merci diverse, la cui commistione possa determinare reazioni pericolose, è consentito purché siano osservate le seguenti condizioni:

- a) le navi e gli approdi dispongano di adeguate attrezzature per effettuare contemporaneamente il carico oppure lo scarico di merci diverse;
- b) le pompe, le tubolature, il valvolame ed i relativi accessori per il movimento di ogni singola merce, tra i serbatoi, cisterne della nave ed i depositi a terra, siano indipendenti tra loro in modo da evitare ogni possibilità di commistione tra merci diverse; in particolare deve essere evitato che le tubature adibite al carico o scarico attraversino casse o cisterne quando in queste siano contenute merci la cui commistione con le merci convogliate in detti tubi possa determinare reazioni pericolose;
- c) eventuali collegamenti tra le tubazioni e le pompe che servono per il carico oppure lo scarico di merci diverse siano intercettati mediante flangia cieca;
- d) le operazioni necessarie per il carico o per lo scarico siano dirette, a bordo, da un Ufficiale appositamente incaricato e, a terra, da un tecnico responsabile, coadiuvati da un numero di operatori adeguati al numero delle merci e dispositivi degli impianti esistenti a bordo e a terra.

8.7 Navi adibite al trasporto di liquidi velenosi e corrosivi.

Nel caso di navi adibite al trasporto di liquidi velenosi e corrosivi, particolari cautele devono essere adottate per il controllo dell'idoneità e l'efficienza delle attrezzature impiegate nelle operazioni di carico e scarico, nonché degli organi di collegamento che devono risultare adatti alla merce che forma oggetto delle operazioni di carico e scarico.

Il personale addetto alle operazioni di carico e scarico deve essere sempre munito di attrezzature protettive secondo le istruzioni antinfortunistiche prescritte per i prodotti trasportati.

L'ingresso nei locali pompe o nei locali pompe compressori per il carico, nonché in quei locali dove si possono accumulare vapori o gas oppure si possono verificare stillicidi di



liquidi velenosi o corrosivi, è consentito soltanto al personale che indossi indumenti protettivi adeguati alla natura della merce e sia munito, nel caso di gas velenosi di apparecchio di respirazione.

L'uso di maschere antigas a filtro è vietato.

8.8 Operazioni di trasbordo.

Le operazioni di travaso degli oli minerali pesanti e leggeri da una nave cisterna maggiore ad una di tonnellaggio minore non sono consentite nelle acque del Compartimento marittimo di Savona. Nei casi di emergenza l'operazione potrà essere presa in considerazione ed autorizzata dall'Autorità Marittima sentiti i soggetti coinvolti, il consulente chimico del porto e il Comando provinciale Vigili del Fuoco alla luce delle indicazioni specifiche per tali operazioni emanante dall'OCIMF.

8.9 Precauzioni per evitare scariche elettriche durante le operazioni di carico e scarico.

- 1) I singoli elementi costituenti il servizio di carico e scarico della nave (contenitori, macchinari, tubolature e relativi accessori, ecc.) devono essere elettricamente continui fra loro e connessi con la struttura metallica dello scafo, Il collegamento delle tubolature della nave con le tubazioni da terra per il carico di merci infiammabili o che possono formare miscela esplosiva con l'aria deve essere effettuato dopo l'esecuzione delle operazioni precisate nel presente articolo, e comunque, usando chiavi ed altri attrezzi di materiale antideflagrante.
- 2) I singoli elementi delle tubazioni degli impianti di terra devono essere elettricamente continui fra di loro fino al primo giunto dielettrico e devono essere collegati elettricamente a terra.
- 3) Del pari i diversi elementi delle manichette flessibili devono essere collegate elettricamente tra loro.
- 4) Il collegamento elettrico della nave a terra deve essere effettuato mediante un impianto costituito da un interruttore uni polare fisso sistemato in prossimità del punto di attracco della nave, proietto contro gli agenti atmosferici da apposita custodia e protetto elettricamente in conformità delle norme tecniche vigenti, in rapporto al luogo in cui è installato. Esso deve far capo, ad un estremo, ad una efficace presa di terra ed al terminale delle tubazioni da terra mediante cavi in rame (protetti contro gli agenti corrosivi e meccanici e di sezione utile non inferiore cento millimetri quadrati) e, all'altro estremo, ad un cavo flessibile di rame (protetto contro gli agenti corrosivi e meccanici in relazione al suo impiego e di sezione utile non inferiore a cento millimetri quadrati) e lunghezza tale da prevenire in esso sollecitazioni eccessive; l'estremità libera di tale cavo, munita di capo corda, deve esser collegabile allo scafo della nave mediante l'apposito dispositivo UNA V od equivalente.
- 5) La sequenza delle operazioni per la connessione e la sconnessione delle manichette flessibili del carico deve essere la seguente:
 - a) Connessione:
 - verificare che l'interruttore sia aperto;
 - collegare alla nave il cavo di messa a terra;



- chiudere l'interruttore;
- collegare alla nave le manichette flessibili del carico previa la loro connessione elettrica alle tubolature della nave o alle tubazioni degli impianti a terra.

b) Sconnessione:

- distaccare e rimuovere le suddette manichette dalla nave;
- aprire l'interruttore;
- distaccare dalla nave il cavo di messa a terra;

- 6) Le norme del quarto e quinto comma del presente articolo non si applicano qualora l'estremità terminale dei liquidotti degli impianti di terra o dei terminali a mare, sia munita di diaframma dielettrico atto ad evitare il passaggio di correnti elettriche.

8.10 Accorgimenti per il contenimento dei colaggi di liquidi pericolosi.

Il Comando della nave e i Terminal petroliferi debbono prestare ogni cura per evitare l'inquinamento del mare. Durante le operazioni di carico e scarico, devono essere predisposte, a cura del Comando di bordo sulla nave e dei ricevitori sul pontile, appositi accorgimenti idonei alla raccolta ed alla eliminazione degli eventuali stillicidi o colaggi dalle tubolature e dalle connessioni delle manichette, sulla nave, in mare o sul pontile.

8.11 Sospensioni delle operazioni e segnalazioni di emergenza.

I Comandanti delle navi, nel caso di avaria o anomalia che compromettano la funzionalità degli impianti o la regolarità delle operazioni, devono sospendere, senza indugio, le operazioni stesse e darne immediata notizia all'Autorità Marittima.

I Comandanti delle navi ed i responsabili dei depositi costieri, ognuno per quanto di rispettiva competenza, hanno l'obbligo di informare tempestivamente l'Autorità marittima delle sospensioni prolungate delle operazioni di carico e scarico, degli incidenti, nonché di qualsiasi evento interessante la sicurezza della nave, delle persone e dell'approdo.

Analogo obbligo hanno tutti coloro che vengano a conoscenza di circostanze tali da compromettere la Sicurezza delle navi cisterna o della zona in cui la nave è ormeggiata.

Manifestandosi un principio d'incendio a bordo o a terra, il terminal petrolifero o i Comandanti delle navi devono immediatamente informare del fatto l'Autorità Marittima ed i VV.F.

Nello stesso tempo la nave cisterna coinvolta deve emettere i prescritti segnali acustici e chiamare Savona Traffic con il VHF canale 16 e i Piloti sul VHF canale 13.

Una tabella con i contatti di emergenza deve essere consegnata, da parte del raccomandatario marittimo, al comando nave, il quale provvede a posizionarla in prossimità degli apparecchi telefonici e radiotelefonici in dotazione alla nave.

8.12 Misure da adottare in caso di grave pericolo.

In caso di grave pericolo, l'Autorità Marittima può ordinare la sospensione delle operazioni di scarica, di bunkeraggio, di zavorramento, oppure l'allontanamento delle navi dal posto di ormeggio.



8.13 Locali apparato motore e caldaie.

Durante le operazioni di scarica, bunkeraggio o zavorramento, o successivamente alla scarica, è proibito usare i soffiatoi di fuliggine dei fumaio e dei tubi di scarico in genere. Deve essere evitata in modo assoluto la sfuggita di nafta incombusta dai bruciatori.

Al fine di prevenire esplosioni causate da *oil mist*, è vietato in ogni caso avvicinare fiamme libere alle casse del riduttore ovvero al carter dei motori a combustione interna, quando siano state aperte o rimosse le porte di visita.

8.14 Precauzioni in caso di sfavorevoli condizioni meteo marine.

In caso di particolari condizioni meteorologiche che determinino la persistenza sul ponte di vapori o di gas infiammabili in concentrazioni tali da costituire un pericolo, deve essere sospesa qualsiasi operazione di carico, di scarica, di zavorramento, di bunkeraggio, ecc.

Devono parimenti essere sospese tutte le suddette operazioni durante i temporali accompagnati da scariche elettriche. In questo caso si deve inoltre provvedere alla chiusura di tutte le aperture delle tanche e delle valvole del carico di bordo e di terra.

8.15 Precauzioni per prevenire e fronteggiare eventuali emergenze.

Prima di iniziare le operazioni di carica, di scarica o bunkeraggio, il Comandante della nave o l'Ufficiale responsabile, deve accertare che siano stati adottati tutti gli accorgimenti atti a prevenire situazioni di pericolo ed a fronteggiare eventuali emergenze. In particolare deve essere accertato che siano rispettate le misure di sicurezza di dettate dal presente regolamento.



CAPITOLO 4 - OPERAZIONI DI CARICO, SCARICO E TRASBORDO PER LE NAVI PORTA RINFUSE

1. Generalità.

In conformità a quanto previsto dal D.M. 22 luglio 1991, nel porto di Savona – Vado Ligure, le operazioni di imbarco e sbarco di carichi solidi alla rinfusa sono sottoposte alla vigilanza della dell'Autorità Marittima, la quale, su istanza della parte interessata all'operazione, autorizza l'imbarco e/o concede il proprio nulla-osta allo sbarco. La disciplina inerente tali operazioni è contenuta nell'ordinanza n. 36/2008 datata 15 Maggio 2008.

2. Carichi solidi alla rinfusa.

Il trasporto di carichi solidi alla rinfusa deve essere effettuato in conformità con le prescrizioni del codice IMSBC. L'imbarco, sbarco e trasporto marittimo alla rinfusa di carichi solidi non elencati in tale codice, può essere effettuato dopo aver ottenuto la relativa autorizzazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Per le navi in navigazione internazionale la predetta autorizzazione verrà rilasciata secondo le modalità di cui alla Sezione 1.3 del predetto Codice.

3. Autorizzazione all'imbarco e nulla osta allo sbarco.

L'armatore o il raccomandatario marittimo della nave deve presentare all'Autorità Marittima, con 24 ore di anticipo rispetto al previsto imbarco/sbarco della merce dalla nave, o al momento dell'acquisizione della notizia di arrivo della nave, l'istanza intesa ad ottenere l'autorizzazione all'imbarco e trasporto o il nulla osta allo sbarco. L'istanza deve soddisfare l'imposta sul bollo, deve essere compilata in duplice copia e deve contenere i dati e gli allegati previsti dalla normativa vigente.

L'Autorità Marittima, mediante l'esame della documentazione presentata, verifica che la stessa contenga le indicazioni prescritte dalle presenti procedure e dalla normativa vigente, che la nave sia idonea al trasporto delle merci e che le stesse siano ammesse al trasporto marittimo. In esito al predetto esame, l'Autorità Marittima autorizza l'imbarco e trasporto o concede il nulla osta allo sbarco.

Prima dell'inizio delle operazioni commerciali devono essere redatti, a cura del raccomandatario marittimo, il piano di caricazione/scaricazione di cui alla regola 7.3 del cap. VI della SOLAS (annesso 7) e la *checklist* di sicurezza terra-nave di cui alla Risoluzione A.862 (20) unitamente alle linee guida della stessa, concordati tra il comandante della nave e il rappresentante del terminale e, nel caso di sbarco di carichi alla rinfusa suscettibili di emettere gas tossici o infiammabili o di causare impoverimento del contenuto di ossigeno, la certificazione attestante lo stato di sicurezza delle stive rilasciata da un consulente chimico di porto in osservanza a quanto previsto dall'art. 25 del D.Lgs. 272/99. Tale documentazione deve essere messa a disposizione su richiesta dell'Autorità Marittima.

4. Disposizioni particolari per l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di carbone.

Le disposizioni inerenti l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di carbone sono disciplinate dal Titolo II dell'ordinanza n. 36/2008 datata 15 Maggio 2008.



5. Disposizioni particolari al trasporto di granaglie alla rinfusa.

Le disposizioni inerenti il trasporto di granaglie sono disciplinate dal Titolo III dell'ordinanza n. 36/2008 datata 15 Maggio 2008.

6. Operazioni di allibo di rinfuse solide.

Le disposizioni inerenti le operazioni di allibo di rinfuse solide sono disciplinate dal Titolo IV dell'ordinanza n. 36/2008 datata 15 Maggio 2008.



CAPITOLO 5 - OPERAZIONI DI IMBARCO E SBARCO PER NAVI RO – RO DA PASSEGGERI

1. Disciplina

Le disposizioni del presente capitolo si applicano alle navi Ro – Ro da passeggeri (di seguito nave Ro – Ro) come definite dall'art.1 del Decreto Legislativo n. 45 del 4/02/2000 che attua la Direttiva 98/18/CE.

Di norma l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri dalle navi Ro-Ro deve avvenire, salvo che per i conducenti di autoveicoli, attraverso percorsi dedicati; per percorso dedicato si intende un percorso che non coincida in alcun modo con i locali garage. Qualora il percorso dedicato preveda l'utilizzo di uno scalandrone (o scala reale) di dotazione dell'unità, detta attrezzatura deve essere riconosciuta idonea allo scopo dall'Amministrazione di bandiera della nave Ro - Ro. Nel caso in cui sia fornita dal terminalista, l'idoneità deve essere riconosciuta a norma di legge.

Se la nave Ro - Ro non risulta in grado di utilizzare i sopracitati percorsi, l'imbarco/sbarco dei passeggeri può avvenire attraverso la rampa normalmente adibita alla movimentazione dei veicoli, alle seguenti condizioni:

- a) il tragitto seguito dai passeggeri, all'interno dei locali garage, per raggiungere le porte di accesso alle zone passeggeri (e viceversa), deve essere chiaramente indicato mediante segnaletica di colore giallo tracciata sul ponte; tale tragitto deve essere esente da pericoli, mantenuto sempre libero da ingombri e convenientemente illuminato;
- b) deve essere sospeso l'imbarco e lo sbarco degli autoveicoli, qualora i ventilatori dei locali garage fossero in avaria, anche momentanea;
- c) l'imbarco/sbarco dei passeggeri deve avvenire in tempi differenti rispetto all'imbarco/sbarco dei veicoli, a meno che la nave non sia dotata di una rampa separata per i passeggeri o di percorso opportunamente transennato.

2. Norme di comportamento

Le procedure relative all'imbarco e allo 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 non devono interferire con lo scalandrone od altra struttura di transito nave/terra.

A cura del Comandante del traghetto deve essere garantita una idonea 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 lasciare 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.

Il responsabile della sicurezza del terminale, oltre a quanto prescritto dai precedenti articoli, deve attuare (e verificarne il rispetto) tutte le misure di prevenzione degli incidenti all'interno delle aree in concessione, e da e per i varchi portuali, ponendo particolare cura nel determinare le prescrizioni inerenti:

- a) le distanze di sicurezza dai cavi di ormeggio in tensione;
- b) la delimitazione delle aree (con appropriata indicazione delle canalizzazioni per gli imbarchi/sbarchi di passeggeri, della segnaletica, degli ostacoli e dell'illuminazione prevista);
- c) le distanze minime per il transito in sicurezza dal ciglio delle banchine.

Il conteggio e la registrazione dei passeggeri deve avvenire nel rispetto della normativa vigente.



CAPITOLO 6 - OPERAZIONI DI IMBARCO, SBARCO, TRASBORDO E TRANSITO DELLE MERCI PERICOLOSE

1. Generalità.

Le merci pericolose ammesse al trasporto marittimo sono quelle elencate nel codice IMDG ovvero quelle espressamente autorizzate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.

In particolare la normativa di riferimento per il trasporto delle merci pericolose è la seguente:

- a) Convenzione Internazionale SOLAS;
- b) IMDG Code;
- c) IMSBC Code;
- d) D.P.R. 6 giugno 2005, n. 134;
- e) D.P.R. 4 febbraio 1984 n. 50;
- f) Decreto Ministeriale 22 ottobre 2010;
- g) Decreto Dirigenziale 18 novembre 2005;
- h) Decreto Dirigenziale 13 marzo 2006;
- i) Decreto Dirigenziale 29 settembre 2006;
- j) Decreto Dirigenziale 7 marzo 2007;
- k) Decreto Dirigenziale 28 aprile 2008;
- l) Decreto Dirigenziale 12 maggio 2010;
- m) Decreto Dirigenziale 30 novembre 2010;
- n) Decreto Dirigenziale n. 303 del 7 Aprile 2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- o) D.M. 22 luglio 1991;
- p) D.M. 9 marzo 1984;
- q) Decreto 481/2010 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- r) Decreto 2 agosto 2007 del Ministero dei trasporti.

2. Documentazione per navi adibite al trasporto di merci pericolose.

Tutte le navi adibite al trasporto di merci pericolose devono essere in possesso della certificazione prevista dalla normativa internazionale e nazionale in vigore.

3. Rispondenza dei veicoli stradali alla risoluzione IMO A. 581(14).

I veicoli stradali devono essere in possesso di un documento attestante la rispondenza al punto 5 della Risoluzione IMO A. 581(14), come emendata, rilasciato dall'Amministrazione del paese di immatricolazione - ovvero da organismi autorizzati dalla stessa - oppure dal costruttore.

4. Autorizzazione all'imbarco e trasporto o nulla osta allo sbarco

Le procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (*transhipment*) delle merci pericolose sono approvate e rese esecutive con il Decreto Dirigenziale n. 303 del 7 Aprile 2014.

In particolare, le procedure previste dal Decreto in parola si applicano alle operazioni di imbarco, trasporto, sbarco e al reimbarco su altre navi (*transhipment*) che si effettuano nei porti



italiani per quanto attiene le merci pericolose in colli e in unità di trasporto del carico, e non si applicano alla sosta e alla movimentazione delle merci pericolose all'interno delle aree portuali e a terra.

Le procedure per ottenere l'autorizzazione all'imbarco e/o in nulla osta allo sbarco sono disciplinate dal Decreto Dirigenziale di cui sopra, in particolare le istanze devono essere presentate all'Autorità Marittima solo ed esclusivamente attraverso il sistema PMIS 2.0, così come disciplinato dall'ordinanza n.251/2013 in data 29 Novembre 2013.

Al fine di accelerare le operazioni commerciali, qualora la documentazione a corredo dell'istanza sia completa, anche se la nave non è ancora presente in porto, l'Autorità Marittima rilascia l'autorizzazione all'imbarco e trasporto o il nulla osta allo sbarco.

5. Esplosivi (Classe 1)

Ferme restando le disposizioni indicate nel DPR 6 giugno 2005 n. 134 – articoli dal 17 al 21 – nel comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure non è consentito l'imbarco, lo sbarco ed il transito degli esplosivi appartenenti al gruppo di compatibilità A e L.

Gli esplosivi non possono sostare nelle aree portuali, con eccezione della classe 1.4, nei limiti e nelle aree previste dall'ordinanza dell'Autorità Portuale di Savona, n.1 del 15 Gennaio 2007 e successive modificazioni.

Gli esplosivi affluiscono e defluiscono direttamente dal varco portuale alla nave – e viceversa – per l'imbarco e sbarco diretto. Nel caso di sbarco, entro il termine massimo di un'ora dall'arrivo della nave all'ormeggio, le merci di categoria di classe 1 devono lasciare il porto seguendo la via più diretta verso il varco. In caso di imbarco, entro il termine massimo di un'ora, la nave deve lasciare il porto.

6. Radioattivi (Classe 7)

L'autorizzazione all'ingresso in porto delle navi aventi a bordo merci appartenenti alla Classe 7 (radioattivi) è concessa dall'Autorità Marittima solamente dopo che i rilievi effettuati a bordo a cura dell'Ufficio di Sanità Marittima abbiano accertato che i livelli di radioattività siano al di sotto del livello di pericolosità.

Le navi trasportanti materiali radioattivi possono comunque ormeggiare esclusivamente alla zona denominata “Alti fondali” del porto di Savona.

7. Zone di ormeggio

Le navi che devono imbarcare/sbarcare/trasbordare o che trasportano rilevanti quantità in transito (superiore a 10 tonnellate) di merci pericolose appartenenti alle Classi 2 (gas infiammabili) e 3 (liquidi infiammabili) possono ormeggiare e effettuare tali operazioni esclusivamente nella zona denominata “Alti fondali” del porto di Savona.

Nella stessa zona possono ormeggiare le navi che devono imbarcare/sbarcare/trasbordare rilevanti quantità di merci pericolose appartenenti alle Classi 4.2 (materie solide o liquide



spontaneamente infiammabili), 4.3 (materie solide o liquide che a contatto con l'acqua sviluppano gas infiammabili) e 5.2 (perossidi organici).

Le navi che devono imbarcare, sbarcare o che trasportano in transito merci pericolose, con esclusione delle merci appartenenti alla Classe 1 (esplosivi) e 7 (radioattivi), possono ormeggiare anche alla banchina sud del porto di Vado Ligure a condizione che all'interno della darsena non siano ormeggiate navi passeggeri impegnate in operazioni di imbarco e sbarco o con passeggeri in transito.

In caso di carichi particolarmente pericolosi per la loro natura ed entità, l'Autorità Marittima si riserva di adottare provvedimenti specifici per quanto riguarda la destinazione della nave ad un ormeggio di sicurezza o ritenuto tale.

L'Autorità Marittima disporrà di volta in volta in relazione al livello di pericolosità delle merci e delle particolari situazioni ambientali, le prescrizioni da osservare durante la sosta delle navi di cui ai commi precedenti.

8. Zone di stoccaggio

Fermo restando quanto disciplinato dal paragrafo precedente, nel bacino portuale di Savona le merci pericolose affluiscono e defluiscono direttamente dal varco portuale alla nave – e viceversa – per l'imbarco e sbarco diretto.

Nel bacino portuale di Vado Ligure le merci pericolose possono essere stoccate nel deposito definito dal decreto n.11/2003 dell'Autorità Portuale e secondo le modalità previste nel decreto stesso.



CAPITOLO 7 – OPERAZIONI DI IMBARCO, SBARCO E TRASBORDO DI YACHT

1. Generalità.

Nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure, le operazioni di imbarco, sbarco e trasbordo di yacht che debbano transitare dal mare, anche temporaneamente, sono soggette alla preventiva autorizzazione da parte dell'Autorità Marittima.

L'istanza per l'ottenimento della citata autorizzazione deve essere presentata almeno 24 ore prima dell'inizio delle operazioni e deve essere corredata da:

- a) copia dell'assicurazione, valida sul territorio nazionale, di tutti i mezzi che transiteranno dal mare;
- b) copia dei titoli che abilitano ogni Comandante di yacht alla conduzione dell'unità;
- c) documentazione dello yacht attestante la registrazione dello stesso ovvero l'autorizzazione alla navigazione temporanea (targa prova);
- d) delega da parte dell'armatore alla conduzione dello yacht a favore del Comandante di cui al precedente punto b).



CAPITOLO 8 - SERVIZIO DI RACCOLTA RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI

1. Generalità.

Tutte le navi, ad esclusione delle navi da guerra le quali si attengono alle disposizioni emanate dal Ministero della Difesa come previsto dall'art. 3 punto 2 del D.Lgs 182/2003, a prescindere dalla loro bandiera e stazza, che fanno scalo o operano nel porto di Savona – Vado Ligure, sono tenute ad osservare le disposizioni dell'ordinanza n. 331/2011 in data 16/12/2011 inerente le modalità di conferimento dei rifiuti.

I rifiuti urbani prodotti dalle navi devono essere consegnati alla Società che effettua il servizio dietro provvedimento autorizzativo dell'Autorità Portuale.

2. Notifica.

I Comandanti delle navi in arrivo nel porto di Savona – Vado Ligure, anche tramite la propria agenzia marittima raccomandataria, ad esclusione dei pescherecci, delle unità da diporto omologate per un massimo di 12 passeggeri e delle unità cisterna adibite al servizio di “bunkeraggio” in regime di concessione, hanno l'obbligo di presentare il “Modulo di notifica dei rifiuti prodotti da navi” mediante il sistema PMIS 2.0 come disciplinato dall'ordinanza 19/2014 in data 14 Febbraio 2014 secondo la seguente tempistica:

- a) Almeno 24 ore prima dell'arrivo della nave nel porto di Savona – Vado Ligure;
- b) A meno di 24 ore dall'arrivo, non appena il porto sia noto;
- c) In caso di viaggio di durata inferiore alle 24 ore, prima della partenza della nave dal porto di scalo precedente a quello di Savona – Vado Ligure.

Il modulo di notifica deve essere ripresentato qualora intervengano modifiche ai dati già segnalati o variazioni sostanziali nei quantitativi.

La mancata presentazione del Modulo di notifica ovvero la presentazione di un modulo palesemente incongruo, oltre alle sanzioni previste dal D.Lgs 182/2003, comporterà l'ispezione a bordo da parte del personale dell'Autorità Marittima finalizzata ad accertare la consistenza dei residui a bordo e la capacità di stoccaggio dei rifiuti in funzione degli spazi disponibili, della durata del viaggio e della possibilità di successivo conferimento.

Le navi in possesso della specifica “esenzione” di cui al successivo articolo 4 sono esonerate dalla presentazione del modulo di notifica sopra richiamato fermo restando l'obbligo di comunicare all'Autorità Marittima, Sezione Tecnica, gli estremi dell'esenzione, la sua scadenza nonché l'Autorità Marittima che l'ha rilasciata.

3. Conferimento dei rifiuti.

Tutte le navi, ad esclusione dei pescherecci, delle unità da diporto omologate per un massimo di 12 passeggeri e delle unità cisterne adibite al servizio di bunkeraggio in regime di concessione sono tenute a conferire i rifiuti, notificati attraverso le modalità descritte nel precedente paragrafo, prima che la nave lasci il comprensorio di Savona – Vado Ligure. Le modalità di espletamento del servizio di raccolta rifiuti sono riportate nell'ordinanza 06/2008 del 27 maggio 2008 dell'Autorità Portuale di Savona.



Fermo restando l'osservanza delle disposizioni di cui ai punti successivi, la nave può proseguire verso il successivo porto senza aver adempiuto alle disposizioni di cui al precedente comma previo rilascio di specifica autorizzazione da parte dell'Autorità Marittima, accertato che, sulla base delle informazioni fornite con la notifica di cui all'articolo 2, integrate eventualmente di quelle acquisite in occasione di scali precedenti, vi sia una capacità di stoccaggio, per le varie tipologie di rifiuti, sufficiente fino al successivo porto di scalo e che lo stesso sia dotato di *reception facilities*.

Al fine di ottenere l'autorizzazione di cui al punto precedente del presente articolo (deroga dall'obbligo del conferimento dei rifiuti) la notifica di cui all'articolo 2 corredata dal previsto bollo può essere ritenuta istanza per l'ottenimento della autorizzazione prevista.

Sulla base delle informazioni ricevute, l'Autorità Marittima può eventualmente disporre un'ispezione a bordo. Tale visita, senza oneri a carico della nave, sarà eseguita, ove necessario, anche in collaborazione con il Consulente chimico di Porto e con l'Ufficio di Sanità Marittima. Resta inteso che, qualora l'intervento di tali soggetti fosse richiesto direttamente dall'armatore, dal comandante o dal raccomandatario ovvero la necessità di un intervento sia direttamente riconducibile all'armatore, le relative spese saranno a carico della nave.

L'Autorità Marittima non procede al rilascio del provvedimento di autorizzazione di cui al comma 3, e la nave sarà obbligata a conferire, prima di lasciare il porto, i rifiuti esistenti e prodotti qualora:

- a) La stessa richieda la partenza per “ordini” ovvero per un porto senza avere operazioni commerciali pianificate;
- b) Il successivo porto di scalo sia privo di impianti di raccolta certificati dall'amministrazione del porto di destinazione. L'onere di presentare la certificazione attestante che il porto di destinazione è dotato di idonea stazione di ricezione (*reception facilities*) è a carico del richiedente la deroga;
- c) La nave sia stata già autorizzata da altra Autorità Marittima a procedere sino al porto di Savona per il conferimento dei rifiuti. È fatta salva la possibilità di richiedere una ulteriore deroga laddove vi sia la capacità di stoccaggio, per le varie tipologie di rifiuti, sufficiente fino al successivo porto di scalo e che lo stesso sia dotato di *reception facilities*.

In caso di obbligo di scarica e al fine di ottenere le spedizioni, l'agenzia marittima raccomandataria dell'unità anche con l'ausilio della ditta gestisce il servizio di conferimento deve produrre evidenza documentale di conferimento dei rifiuti all'Autorità Marittima, Sezione Tecnica durante l'orario di apertura al pubblico – in altro orario all'Ufficiale di ispezione.

Qualora condizioni meteomarine avverse non consentissero la scarica dei rifiuti, ovvero fosse temporaneamente indisponibile il servizio di raccolta, l'Autorità Marittima valuterà la possibilità di permettere la partenza della nave effettuando accertamenti tecnici conformati alle previsioni della Convenzione Marpol 73/78 e purché la nave possieda la capacità di stoccaggio sufficiente per permettere alla stessa di raggiungere il porto di destinazione.

Qualora la nave in possesso dell'esenzione di cui al precedente articolo 2 ultimo comma intenda conferire i rifiuti nel porto di Savona Vado . Ligure deve presentare all'Autorità Marittima, Sezione Tecnica, le informazioni cumulative utilizzando il “Modulo di notifica dei rifiuti prodotti da navi”



secondo le modalità previste dallo stesso articolo e successivamente la certificazione dell'avvenuto conferimento secondo quanto stabilito nel precedente comma 6.

4. Esenzioni navi di linea.

In deroga alle previsioni di cui all'articolo 3, le navi in servizio di linea, come meglio sotto identificate, possono ottenere “esenzione” ai sensi dell'articolo 7 del Decreto Legislativo n. 182/2003. A tal fine è necessario produrre apposita istanza documentata all'Autorità Marittima, Sezione Tecnica.

Per la definizione delle navi in servizio di linea come indicato dal Ministero dell'Ambiente, è assunta quella di cui al Dp. 00724/XI del 10.01.1992 dell'allora Ispettorato Generale delle Capitanerie di Porto: “navi che effettuano scali in più porti con frequenza e con itinerari prestabiliti”. A tal fine è considerata “nave di linea” quella:

- a) i cui scali siano adeguatamente pubblicizzati;
- b) la cui frequenza e regolarità degli scali sia ricompresa in un arco temporale di 60 ore per le navi passeggeri e di 120 ore per le altre tipologie.

5. Navi che effettuano scali regolari senza rientrare nella definizione di “navi di linea”.

Al fine di semplificare l'iter amministrativo, le unità che non rientrano nella definizione di “navi di linea” di cui all'articolo 4 del presente capitolo, ma che con regolarità effettuano scalo nel comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure possono richiedere un'autorizzazione (rinnovabile) con validità massima di 6 mesi, per trattenere a bordo i rifiuti prodotti (acque di sentina e morchie). Per ottenere l'autorizzazione in parola, la richiesta deve essere documentata con la presentazione dei piani di viaggio previsti, i quantitativi di residui oleosi stimati che verranno prodotti in detti viaggi e l'indicazione dei porti nei quali verranno conferiti.

Le navi in possesso dell'autorizzazione devono in ogni caso osservare quanto previsto dall'articolo 2 comma 1 e presentare copia delle ricevute di conferimento effettuate nel porto.

6. Navi che sostano nel porto per più di 24 ore.

Fermo restando le disposizioni di cui all'articolo 2 del presente capitolo, le navi, durante la sosta nel comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure, non possono accumulare a bordo rifiuti in quantità superiore alla propria capacità di stoccaggio per le varie tipologie di prodotti.

Le navi che sostano in porto per un periodo superiore a 24 ore devono comunque conferire con periodicità giornaliera i rifiuti di origine alimentare (di cucina) ed ogni altro tipo di rifiuto deperibile alle aziende autorizzate dalla competente Autorità Portuale. La presente disposizione non si applica alle navi in disarmo, per le quali l'Autorità Marittima stabilirà un termine di volta in volta, in relazione alla consistenza numerica dell'equipaggio.



CAPITOLO 9 - OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO DI COMBUSTIBILI LIQUIDI O DI OLI LUBRIFICANTI ALLE NAVI, CON NAVI CISTERNA, BETTOLINE E AUTOBOTTI (BUNKERAGGIO)

1. Generalità.

Per “bunkeraggio” si intende ogni operazione di rifornimento di combustibile liquido, derivato da idrocarburi, a navi e unità in genere, che si trovino nel comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure, nonché le operazioni di rifornimento tramite distributori automatici.

Il bunkeraggio come sopra definito può essere effettuato:

via mare: a mezzo bettoline o cisterne, stando all’ancora o a qualsiasi ormeggio in ambito portuale;

via terra: a) a mezzo autobotte;

b) a mezzo distributori automatici;

c) a mezzo distributori mobili conformi al D.M. 19 Marzo 1990.

Le operazioni di bunkeraggio sono disciplinate dal “Regolamento per la disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona e Vado Ligure” entrato in vigore con l’ordinanza n.113/2008 in data 13 Ottobre 2008.

2. Concessione.

Il servizio di rifornimento di oli combustibili (bunker) mediante bettolina nell’ambito del Circondario Marittimo di Savona può essere svolto soltanto a seguito di concessione rilasciata, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia, dalla Capitaneria di Porto di Savona, sentita l’Autorità Portuale di Savona per l’espletamento dell’attività nell’ambito delle aree demaniali marittime ricadenti nella giurisdizione del predetto Ente.

Le modalità di ottenimento della predetta concessione sono disciplinate dall’art. 8 e ss. del “Regolamento per la disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona e Vado Ligure” entrato in vigore con l’ordinanza n.113/2008 in data 13 Ottobre 2008.

È facoltà dell’Autorità Marittima limitare il numero delle concessioni in relazione alle esigenze del traffico.

3. Disposizioni generali applicabili a tutte le operazioni di bunkeraggio (bettolina, autobotte, distributore automatico).

Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio, salvo i casi previsti dal successivo comma, devono essere svolte durante le ore diurne, dall’alba al tramonto. Tali operazioni non possono essere effettuate in caso di cattive condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnate da scariche atmosferiche e, se iniziate, devono essere immediatamente sospese.

Le operazioni possono svolgersi anche in ore notturne nei seguenti casi:

a) Quando la nave sia prevista partire durante la stessa notte o alle prime luci dell’alba del giorno successivo;

b) Quando le operazioni iniziate prima del tramonto non siano ancora concluse;

c) Negli altri casi di comprovata urgenza da vagliarsi di volta in volta dall’Autorità Marittima.



Nel caso di operazioni in ore notturne, la zona interessata dal rifornimento deve essere adeguatamente illuminata. L'intensità d'illuminazione non deve risultare inferiore a 10 lux ad un metro dai piani di lavoro.

Le operazioni di bunkeraggio non possono compiersi durante l'esecuzione di lavori con uso fiamma nelle immediate vicinanze a meno di 200 m di distanza.

Ulteriori norme tecniche per lo svolgimento di tali operazioni sono disciplinate dal “Regolamento per la disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona e Vado Ligure” entrato in vigore con l'ordinanza n.113/2008 in data 13 Ottobre 2008.

4. Manichette.

Le manichette utilizzate per operazioni di bunkeraggio devono rispettare i requisiti indicati dall'art. 15 del “Regolamento per la disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona e Vado Ligure” entrato in vigore con l'ordinanza n.113/2008 in data 13 Ottobre 2008.

5. Bunkeraggio con bettolina.

Per ogni singola operazioni di bunkeraggio, l'agenzia marittima raccomandataria, deve chiedere tempestivamente il Nulla Osta della Capitaneria di Porto.

Le prescrizioni che devono essere rispettate per lo svolgimento di questo tipo di operazione sono indicate dagli artt. 16, 18, 19, 20 del “Regolamento per la disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona e Vado Ligure” entrato in vigore con l'ordinanza n.113/2008 in data 13 Ottobre 2008.

6. Bunkeraggio in rada.

Il rifornimento in rada è disciplinato dall'art. 17 del “Regolamento per la disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona e Vado Ligure” entrato in vigore con l'ordinanza n.113/2008 in data 13 Ottobre 2008.

7. Bunkeraggio a mezzo autobotte.

I rifornimenti a mezzo autobotte, ovvero a mezzo di distributori mobili, possono essere effettuati nel rispetto delle prescrizioni previste dall'art. 23 del “Regolamento per la disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona e Vado Ligure” entrato in vigore con l'ordinanza n.113/2008 in data 13 Ottobre 2008 e modificato dall'ordinanza 127/2012 datata 27/06/2012, e dall'art 24 del regolamento suddetto.

8. Rifornimento dei distributori automatici fissi in banchina.

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

9. Bunkeraggio carburante a mezzo distributore automatico.

Nel Compartimento di Savona, il bunkeraggio a mezzo di distributore automatico è effettuabile solo in ore diurne.



Per effettuare il rifornimento è necessario ed indispensabile che il distributore sia in regola con la certificazione di prevenzione incendi rilasciata dal Comando Provinciale dei VV.F..

Il rifornimento deve essere effettuato dal natante con motore spento, con divieto di fumare a bordo e nelle immediate vicinanze.

Il responsabile del natante che riceve il carburante, deve tenere pronte all'uso le sistemazioni antincendio di bordo.

L'addetto al distributore deve, da parte sua, tenere pronte all'uso le seguenti dotazioni di sicurezza:

- a) Un estintore a grande capacità (50 Kg) a polvere, schiuma o CO₂;
- b) Un estintore portatile a CO₂ di capacità non inferiore a Kg 8, oppure uno a polvere o schiuma di capacità non inferiore a Kg 12.

Il responsabile del distributore è tenuto ad accertarsi del rispetto delle norme di sicurezza per l'esecuzione delle operazioni di cui sopra ed a sospenderle immediatamente ogni qualvolta non siano rispettate le misure di sicurezza, tra cui le distanze minime dagli altri mezzi nautici e terrestri presenti in zona.

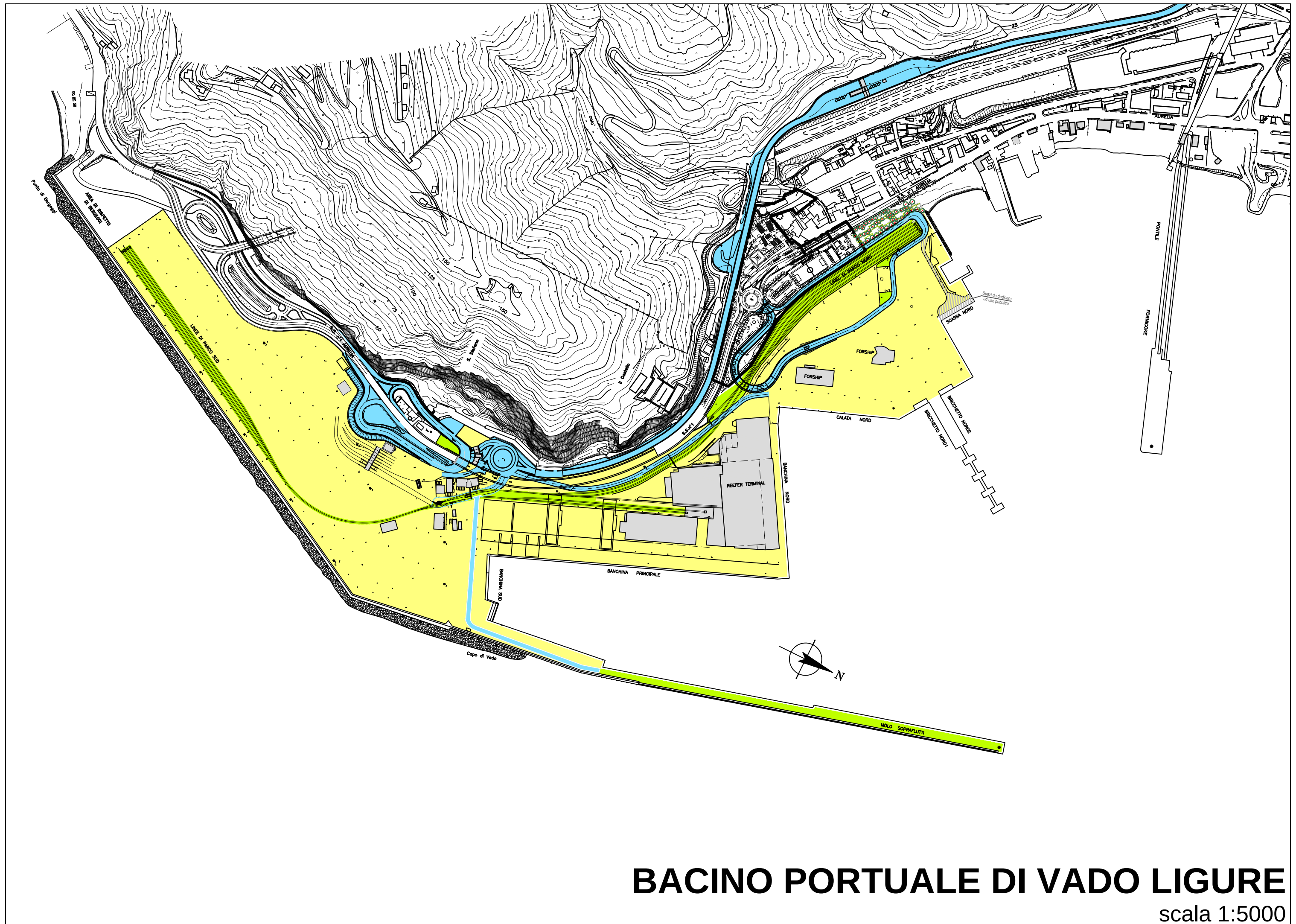
Durante le operazioni di rifornimento, nell'ambito dei porti e sul demanio marittimo del Compartimento di Savona, è vietato a qualsiasi imbarcazione di ormeggiarsi nei pressi dei natanti che effettuano rifornimento ed a qualsiasi autoveicolo di circolare o sostare nel raggio di 10 m dal distributore in servizio.

È altresì fatto divieto di effettuare, nel raggio di 50 m dai distributori, lavori con uso fiamma o saldatura elettrica sia a bordo che a terra.

10. Operazioni di de-bunkering

In caso di necessità accertate, l'operazione di sbarco bunker da una nave può essere eseguita con specifica autorizzazione da parte dell'Autorità Marittima. La nave si deve dotare di certificato di *gas free* rilasciato dal locale chimico del porto. Le attività devono essere effettuate con la vigilanza del servizio antincendio dei vigili del fuoco ovvero, in caso di indisponibilità degli stessi, con personale del servizio integrativo antincendio. La società concessionaria del servizio antinquinamento deve rimanere disponibile per l'immediato impiego di panne galleggianti ed assorbenti.





BACINO PORTUALE DI VADO LIGURE

scala 1:5000



BACINO PORTUALE DI SAVONA

scala 1:5000

SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST
LISTA DI CONTROLLO PER LA SICUREZZA A BORDO E A TERRA

Ship's Name Nome Nave	
Berth Ormezzo	Port Porto
Date of Arrival Data di arrivo	Time of Arrival (All Fast) Ora di arrivo (Fine ormezzo).....

PART A – BULK LIQUID GENERAL – PHYSICAL CHECK
PARTE A – CARICHI LIQUIDI IN GENERALE – CONTROLLI EFFETTIVI

	Bulk Liquid - General Carichi liquidi – Norme generali	Ship Nave	Terminal Impianto	Code Codice	Remarks Note
1.	There is a safe access between ship and shore <i>Esiste un accesso sicuro fra terra e nave</i>			R	
2.	The ship is securely moored <i>La nave è correttamente ormeggiata</i>			R	
3.	The agreed ship/shore communication system is operative <i>Il sistema di comunicazione bordo/terra è operativo</i>			A R	System : Sistema Backup system: Sistema secondario
4.	Emergency towing-off pennants are correctly rigged and positioned <i>I cavi di acciaio di emergenza sono correttamente posizionati</i>			R	
5.	The ship's fire hoses and fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use <i>Le manichette e le attrezzature antincendio di bordo sono posizionate e pronte per l'uso immediate</i>			R	
6.	The terminal's fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use <i>L'impianto anti-incendio del terminale è pronto per l'impiego immediato</i>			R	
7.	The ship's cargo and bunker hoses, pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended <i>Le manichette, le linee e le connessioni del carico e del bunker sono in buone condizioni, correttamente collegate ed adatte per l'impiego richiesto</i>				
8.	The terminal's cargo hoses are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended <i>Le manichette del carico del terminale sono in buone condizioni, correttamente connesse e adatte per l'impiego richiesto</i>				
9.	The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection <i>L'impianto del carico è adeguatamente isolato e drenato in maniera da consentire di rimuovere in sicurezza le flange delle connessioni da utilizzare</i>				
10.	Scuppers and 'save alls' on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty <i>Gli ombrinali e i 'save alls' sono ben chiusi e le ghiotte di contenimento sono posizionate e vuote</i>			R	
11.	Temporarily removed scupper plugs will be constantly monitored <i>I tappi degli ombrinali temporaneamente rimossi saranno controllati costantemente</i>				
12.	Shore spill containment and ship are correctly managed <i>Le ghiotte di contenimento ed i pozzetti posizionati sul terminale sono correttamente gestiti</i>			R	

13.	The ship's unused cargo connections are properly secured with blank flanges fully bolted <i>Le connessioni del carico non in uso della nave sono correttamente flangiate e fissate con tutti i bulloni</i>				
14.	The terminal's unused cargo connections are properly secured with blank flanges fully bolted <i>Le connessioni del carico non in uso del terminale sono correttamente flangiate e fissate con tutti i bulloni</i>				
15.	All cargo, ballast and bunker tank lids are closed <i>I portellini delle cisterne del carico, della zavorra e del bunker sono chiusi</i>				
16.	Sea and overboard discharge valves, when not in use, are closed and visibly secured <i>Le valvole di presa a mare e quelle di scarico fuori bordo, quando non vengono usate, sono chiuse e bloccate in maniera visibile</i>				
17.	All external doors, ports and windows in the accommodation, stores and machinery spaces are closed. Engine room vents may be open <i>Tutte le porte esterne e gli oblò degli alloggi, dei depositi e del locale macchine sono chiusi. La ventilazione dell'apparato motore può rimanere aperta</i>			R	
18.	The ship's emergency fire control plans are located externally <i>I piani di emergenza antincendio della nave sono ubicati esternamente</i>				Location Posizione

If the ship is fitted, or is required to be fitted, with an Inert Gas System (IGS) the following points should be physically checked

Se la nave è dotata di impianto di gas inerte è mandatorio che i seguenti punti siano fisicamente controllati

	Inert Gas System Impianto di gas inerte	Ship Nave	Terminal Impianto	Code Codice	Remarks Note
19.	Fixed IGS pressure and oxygen content recorders are working <i>I registratori fissi di pressione e ossigeno del gas inerte sono funzionanti</i>			R	
20.	All cargo tank atmospheres are at positive pressure with oxygen content of 5% or less by volume <i>L'atmosfera nelle cisterne del carico è positiva e con un contenuto di ossigeno pari all'5% in volume o inferiore</i>			P R	

PART B – BULK LIQUID GENERAL – VERBAL VERIFICATION

PARTE B – CARICHI LIQUIDI IN GENERALE – VERIFICHE VERBALI

	Bulk Liquid - General Carichi liquidi – Norme generali	Ship Nave	Terminal Impianto	Code Codice	Remarks Note
21.	The ship is ready to move under its own power <i>La nave è pronta a muovere con i propri mezzi</i>			P R	
22.	There is an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision of operations on the ship and in the terminal <i>Esiste un efficace servizio di guardia a bordo e una adeguata supervisione delle operazioni sulla nave e sul terminale.</i>			R	
23.	There are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency <i>Il personale di bordo e a terra è sufficiente per affrontare efficacemente una situazione di emergenza</i>			R	
24.	The procedures for cargo and ballast handling have been agreed <i>Le procedure per la movimentazione del carico e della zavorra sono state concordate</i>			A R	

25.	The emergency signal and shutdown procedure to be used by the ship and shore have been explained and understood <i>I segnali di emergenza e la procedura per la fermata di emergenza da utilizzare da parte della nave e da parte del terminale sono stati reciprocamente comunicati, spiegati e capiti</i>			A	
26.	Material safety data sheets (MSDS) for the cargo transfer have been exchanged <i>Le schede di sicurezza (MSDS) relative al carico movimentato sono state scambiate tra nave e terminale</i>				
27.	The hazards associated with toxic substances in the cargo being handled have been identified and understood <i>I rischi collegati con le sostanze tossiche presenti nel carico da movimentare sono stati identificati e compresi</i>				H ₂ S Content : Contenuto di H ₂ S Benzene Content : Contenuto di benzene
28.	An International Shore Fire Connection has been provided <i>Il collegamento antincendio internazionale è disponibile a bordo</i>				
29.	The agreed tank venting system will be used <i>Il sistema di sfogo gas delle cisterne carico utilizzato dalla nave è operativo ed accettato dal terminale</i>			A R	Method : Metodo
30.	The requirements for closed operations have been agreed <i>Le misure da adottare per effettuare la movimentazione del carico a circuito chiuso sono state concordate</i>			R	
31.	The operation of the P/V system has been verified <i>L'operatività dell'impianto di sfogo gas delle cisterne del carico è stata controllata</i>				
32.	When vapour return line is connected operating parameters have been agreed <i>Quando la linea del ritorno vapori è collegata i parametri operativi sono stati concordati</i>				
33.	Independent high level alarms are operational and have been tested <i>Gli allarmi indipendenti di alto ed altissimo livello delle cisterne del carico sono stati controllati e sono risultati perfettamente funzionanti</i>				
34.	Adequate electrical insulating means are in place in the ship/shore connection <i>Esiste un adeguato sistema di isolamento elettrico nel collegamento bordo/terra</i>				
35.	Shore lines are fitted with a non-return valve or procedures to avoid 'back filling' have been discussed <i>Le linee di terra dispongono di una valvola di non ritorno oppure specifiche procedure per evitare un 'back filling' sono state concordate tra nave e terminale</i>				
36.	Smoking rooms have been identified and smoking requirements are being observed <i>I locali dove è consentito fumare sono stati identificati e le relative disposizioni osservate</i>			A R	Nominated smoking rooms: Locali designati ai fumatori
37.	Naked light regulations are being observed <i>Sono osservate le restrizioni relative all'uso di fiamme libere</i>			A R	
38.	Ship/shore telephones, mobile phones and pager requirements are being observed <i>Le disposizioni relative all'impiego dei telefoni portatili per le comunicazioni bordo/terra ai cellulari ed ai cercapersone sono osservate</i>			A R	

39.	Hand torches (flashlights) are of an approved type <i>Le torce elettriche portatili sono di tipo approvato</i>				
40.	Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are on the correct power mode or switched off <i>I ricetrasmittitori fissi VHF/UHF e l'apparecchiatura AIS sono utilizzati alla potenza corretta oppure sono stati spenti</i>				
41.	Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type <i>I ricetrasmittitori VHF/UHF portatili sono di tipo approvato</i>				
42.	The ship's main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off <i>Le antenne della Stazione Radio di bordo sono messe a terra ed i radar spenti</i>				
43.	Electric cables to portable electrical equipment within the hazardous area are disconnected from power <i>Nelle zone a rischio i cavi di alimentazione elettrica delle apparecchiature portatili sono staccati dalla prese</i>				
44.	Window type air conditioning units are disconnected <i>I condizionatori d'aria del tipo a finestra sono scollegati</i>				
45.	Positive pressure is being maintained inside the accommodation <i>Gli alloggi sono mantenuti a pressione positiva</i>				
46.	Measures have been taken to ensure sufficient mechanical ventilation in the pump room <i>Sono state prese adeguate misure per garantire una sufficiente ventilazione del Locale Pompe</i>			R	
47.	There is provision for an emergency escape <i>E' stata predisposta e concordata una via di fuga in caso di emergenza</i>				
48.	The maximum wind and swell criteria for operations has been agreed <i>I limiti massimi di intensità del vento ed i limiti massimi di altezza d'onda sono stati concordati</i>			A	Stop cargo at:..... Stop Operazioni a:..... Disconnected at:..... Sconnessione a:..... Unberth at Disormeggio a:.....
49.	Security protocols have been agreed between the Ship Security Officer and the Port Facility Security Officer, if appropriate <i>Se richiesto, i protocolli di sicurezza sono stati concordati tra l'ufficiale di bordo addetto alla sicurezza e l'Autorità Marittima</i>			A	
50.	When appropriate procedures have been agreed for receiving nitrogen supplied from shore either for inerting or purging ship's tanks or for line clearing into ship <i>Sono state concordate appropriate procedure per ricevere azoto da terra, sia per inertizzare o purificare le cisterne sia per bonificare le linee nave</i>				

If the ship is fitted ,or is required to be fitted, with an Inert Gas System (IGS) the following statements should be addressed

Se la nave è dotata di impianto di gas inerte è mandatorio rispondere affermativamente alle seguenti domande

	Inert Gas System Impianto di gas inerte	Ship Nave	Terminal Impianto	Code Codice	Remarks Note
51.	The IGS is fully operational and in good working order <i>L'impianto di gas inerte è pienamente funzionante ed in buone condizioni operative</i>			P	
52.	Deck seals are in good working order <i>I 'deck seals' sono in buone condizioni</i>			R	

53.	Liquid level in pressure/vacuum breaker is correct <i>Il livello del liquido nel P/V breaker è corretto</i>			R	
54.	The fixed and portable oxygen analysers have been calibrated and are working properly <i>Gli analizzatori fissi e portatili di ossigeno sono stati calibrati e risultano perfettamente perfezionati</i>			R	
55.	All the individual tank IGS valves are correctly set and locked <i>Tutte le valvole di intercettazione del gas inerte nelle singole cisterne sono correttamente posizionate e bloccate</i>			R	
56.	All personnel in charge of cargo operations are aware that in the case of failure of the Inert Gas Plant, discharge operations should cease, and the terminal be advised <i>Tutto il personale di bordo addetto alla movimentazione del carico è consapevole che, in caso di avaria dell'impianto di gas inerte, le operazioni di scarica dovranno essere sospese e che il terminale dovrà essere immediatamente avvertito</i>				

If the ship is fitted a Crude Oil Washing (COW) system and intends to crude oil wash the following statements should be addressed

Se la nave è dotata di un sistema di lavaggio con il greggio e intende lavare è mandatorio seguire le informazioni di seguito elencate

	Crude Oil Washing Lavaggio con il greggio	Ship Nave	Terminal Impianto	Code Codice	Remarks Note
57.	The Pre-Arrival COW check-list as contained in the approved COW manual,has been satisfactory completed. <i>Prima dell'arrivo La lista dei controlli per il lavaggio con il greggio ,come da manuale, è stata completata in ogni sua parte</i>				
58.	The COW check-list for use before during and after COW ,as contained in the approved COW manual,are available and being used <i>Le liste dei controlli per il lavaggio con greggio che vengono usate prima,durante e dopo il lavaggio,come da manuale,sono disponibili</i>				

If the ship is planning to tank cleaning alongside, the following statements should be addressed

Se la nave intende lavare le cisterne durante l'ormeggio,è mandatorio seguire le informazioni di seguito elencate

	Tank Cleaning Lavaggio Cisterne	Ship Nave	Terminal Impianto	Code Codice	Remarks Note
59.	Tank cleaning operations are planned during the ship's stay alongside the shore installation <i>Sono state pianificate operazioni di lavaggio cisterna durante la sosta della nave all'ormeggio</i>	Yes/No* Si/No	Yes/No* Si/No		
60.	If YES the procedures and approvals for tank cleaning have been agreed <i>Se Si sono state concordate le procedure e metodi di lavaggio</i>				
61.	Permission has been granted for gas freeing operations <i>Il permesso per le operazioni di gas free è stato concesso</i>	Yes/No* Si/No	Yes/No* Si/No		

***Delete Yes or No as appropriate**

***Cancellare Si o No come appropriato**

PART C – BULK LIQUID CHEMICALS – VERBAL VERIFICATION
PARTE C – CARICHI CHIMICI LIQUIDI – VERIFICHE VERBALI

	Bulk liquid chemicals Carichi chimici liquidi	Ship Nave	Terminal Impianto	Code Codice	Remarks Note
1.	Material safety data sheets are available giving the necessary data for the safe handling of the cargo <i>Schede di sicurezza sono disponibili ed contenenti i dati necessari per una sicura movimentazione del carico</i>				
2.	A manufacturer's inhibition certificate where applicable ,has been provided <i>E' stato fornito il Certificato di inibizione del laboratorio ,dove applicabile.</i>			P	
3.	Sufficient protective cloathing and equipment (including self-contained breathing apparatus)is ready for immediately use and is suitable for the product being handled <i>Equipaggiamenti e vestiti protettivi (inclusi gli autorespiratori) Sono pronti per un immediato uso e idonei per i prodotti da caricare</i>				
4.	Countermeasures against accidental personal contact with the cargo have been agreed <i>Sono state concordate le necessarie contromisure per evitare il contatto accidentale con il carico</i>				
5.	The cargo handling rate is compatible with the automatic shut-down system,if in use. <i>La rata di movimentazione del carico è adeguata al sistema automatico di fermata</i>			A	
6.	Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good order <i>Il sistema di misurazione del carico e relativi allarmi sono correttamente calibrati e in buone condizioni</i>				
7.	Portable vapour detection instruments are readily available for the products being handled <i>Gli stumenti portatili di rilevazione dei vapori sono prontamente disponibili per i prodotti che si devono movimentare</i>				
8.	Information on fire-fighting media and procedures has been exchanged <i>Sono state scambiate le informazioni riguardo gli impianti e le procedure anti-incendio</i>				
9.	Transfer hoses are of suitable material, resistant to the action of the products being handled <i>Le manichette carico sono idonee e resistenti per la movimentazione dei prodotti</i>				
10.	Cargo handling is being performed with the permanent installed pipeline system <i>La movimentazione dei prodotti avviene tramite un sistema di linee permanente</i>			P	
11.	When appropriate procedures have been agreed for receiving nitrogen supplied from shore either for inerting or purging ship's tanks or for line clearing into the ship <i>Quando appropriate procedure per ricevere azoto da terra, sia per inertizzare o purificare le cisterne nave sia per bonificare le linee nave, sono state concordate</i>			A P	

CODING OF ITEMS

CODICI

- The presence of the letters **A**, **P** or **R** in the column entitled "Code" indicates the following:

*Le lettere **A**, **P** o **R** riportate nella colonna "Codice" stanno ad indicare quanto segue:*

- A** ('Agreement') This indicates an agreement or procedure that should be identified in the 'Remarks' column of the Check-List or communicated in some other mutually acceptable form.
(Accettazione) Questa lettera indica che ogni accordo o procedura concordata deve essere indicato nella colonna <note> della lista di controllo oppure comunicato con altro modulo predisposto di comune accordo.
- P** ('Permission') In the case of a negative answer to the statements coded 'P', operations should not be conducted without the written permission from the appropriate authority.
(Permesso) In caso di risposta negativa le operazioni non possono essere effettuate senza il permesso scritto dell'autorità competente
- R** ('Re-check') This indicates items to be re-checked at appropriate intervals, as agreed between both parties, at periods stated in the declaration.
(Ripetizione) Indica i punti che debbono essere ricontrollati ad intervalli non superiori a quanto concordato e riportato nella dichiarazione

The joint declaration should not be signed until both parties have checked and accepted their assigned responsibilities and accountabilities.

La dichiarazione congiunta non deve essere firmata fino a quando entrambe le parti non abbiano controllato ed accettato le rispettive responsabilità ed i rispettivi ruoli.

DECLARATION
DICHIARAZIONE

We the undersigned have checked, where appropriate jointly, the above items in Parts A and B in accordance with ISGOTT and Terminal Instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge.

Si attesta di aver controllato – congiuntamente dove appropriato – le voci sopraindicate nelle parti A e B in accordo con le istruzioni della ISGOTT e del terminale) e si dichiara che quanto indicato soddisfa entrambe le parti e risulta corretto al meglio delle nostre conoscenze.

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items coded “**R**” in the Check List should be re-checked at intervals not exceeding _____ hours.

E’ stato anche concordato di effettuare controlli ripetitivi per i punti contrassegnati con la lettera <R> nella colonna <Codici> della lista di controllo ad intervalli non superiori alle _____ ore.

If to our knowledge the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

La controparte sarà immediatamente informata appena a conoscenza di un cambiamento interessante un qualsiasi punto della lista sopraindicata.

For Ship/Per la nave	For Shore/Per il Terminale Terminal Representative Rappresentante del terminale
Name / Nome:	Name / Nome:
Rank / Grado:	Rank / Grado:
Signature / Firma:	Signature / Firma:
Date / Data:	Date / Data:
Time / Ora:	Time / Ora:

Record of repetitive checks
Registrazione dei successivi controlli

Date: Data:							
Time: Ora:							
Initials for Ship: Iniziali per la nave:							
Initials for Shore (Terminal Repr.) Iniziali per il Terminale (Rappr. del Terminale)							



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di SAVONA

ORDINANZA n. 24 /2013

"modifiche alla disciplina delle pratiche di accosto, arrivo e partenza delle navi - sistema informatico PMIS 2"

Il sottoscritto, Comandante del porto e Capo del Circondario Marittimo di Savona,

VISTA la propria ordinanza n.103/2009 in data 24/11/2009 relativa alla disciplina degli accosti, come modificata dall'ordinanza n.48/2010 in data 23/9/2010;

VISTA le proprie ordinanze n.205/2013 in data 04/10/2013 - modifiche alla disciplina delle pratiche di accosto, arrivo e partenza delle navi - e n.207/2013 in data 07/10/2013 che ha differisce l'entrata in vigore alla data di piena accessibilità al sistema PMIS 2;

VISTO che dal 07 ottobre u.s. il sistema PMIS 2 è rifornito pienamente accessibile;

VISTO il Decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 "Attuazione della direttiva 2002/59 CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale" e successive modificazioni ed integrazioni;

TENUTO CONTO che dal 02.02.2009 le attività di previsione di arrivo e destinazione degli accosti, nonché le formalità di arrivo e partenza vengono adempiute dalle agenzie marittime locali attraverso il sistema informatico denominato PMIS nella versione 1.0 (Port Management Information System), parte integrante del locale sistema VTS ed, in forma sperimentale a partire dal 22 luglio 2013, anche per mezzo del sistema PMIS VERSIONE 2.0 con risultati ampiamente soddisfacenti;

VISTO l'esito delle riunioni con l'Autorità Portuale, gli agenti marittimi, i terminalisti e gli altri utenti del porto di Savona - Vado Ligure, in ultimo nei giorni 30 settembre e 3 ottobre c.a. durante le quali sono stati chiariti gli aspetti tecnici inerenti il funzionamento del sistema informatico PMIS nella sua versione 2.0 ed è stato deciso di utilizzare la predetta versione del sistema informatico in via esclusiva, a partire dalle ore 10.00 di martedì 8 ottobre 2013;

CONSIDERATA la necessità, in attesa di una revisione complessiva della disciplina degli accosti nel porto di Savona - Vado Ligure, di apportare alcune modifiche/integrazioni/interpretazioni alle modalità di svolgimento delle pratiche di accosto, di arrivo e partenza delle navi, così come indicate nella sopracitata ordinanza 103/2009;

VISTI gli artt. 30, 62 e 61 del Codice della navigazione, nonché l'art.59 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima);

ORDINA

Articolo unico

A partire dalle ore 10.00 di martedì 8 ottobre 2013 le pratiche relative ad accosti, arrivi e partenze delle navi, nel porto di Savona-Vado Ligure dovranno essere eseguite tramite il sistema informatico PMIS, nella sua versione 2.0.

A seguito dell'introduzione del predetto sistema informatico, i seguenti articoli dell'ordinanza n.103/2009, come modificata dall'ordinanza n.48/2010, sono modificati o sostituiti come di seguito:

- L'articolo 2 capoverso 7 - domanda d'accosto è sostituito dal seguente: la richiesta, effettuata tramite sistema PMIS 2.0 dall'agente marittimo raccomandatario della nave, intesa ad ottenere l'assegnazione di un accosto;
- L'articolo 2, capoverso 13 - orario d'arrivo, è sostituito dal seguente: il momento di arrivo della nave secondo quanto indicato dal personale del centro VTSL della Capitaneria di Porto di Savona, all'interno del sistema PMIS 2.0;
- L'articolo 5 - domanda d'accosto, capoverso 1, è sostituito dal seguente: le istanze d'accosto, nonché le pratiche di arrivo e partenza delle navi debbono essere presentate a questa Capitaneria di porto esclusivamente a mezzo del sistema PMIS, nella versione 2.0 accessibile da Internet, compilando tutti i campi richiesti dal sistema, fornendo tutte le informazioni elencate nell'allegato I, punti 1 e 3 del D.Lgs. n. 196/2005 ed inserendo tutti gli allegati previsti dall'articolo 179 del codice della navigazione. Potrà essere omesso l'inserimento dei modelli IMO FAL 3 - dichiarazione delle provviste di bordo e IMO FAL 4 - dichiarazione degli effetti personali dell'equipaggio, a condizione che negli appositi spazi della nota d'informazioni all'arrivo si dichiari d'averli presentati ad altra Amministrazione, alla quale saranno richiesti qualora se ne presentino, in futuro, la necessità. In caso di avaria al sistema o di impossibilità di accedere ad Internet, le istanze potranno essere inserite direttamente presso i terminali presenti in questa Capitaneria di porto, o presentate in forma cartacea, ovvero ancora inviate a mezzo e-mail all'indirizzo cp.savona@mit.gov.it. Gli armatori ovvero i loro legali rappresentanti potranno richiedere a questa Capitaneria di porto le credenziali per accedere al PMIS 2 compilando la scheda credenziali allegata alla presente ordinanza (allegato 1).
- Sono abrogati i capoversi 4, 5 e 8 dell'articolo 5;
- l'articolo 6 - precedenza, capoverso 4 è sostituito dal seguente: nel caso in cui l'agente marittimo riceva, dopo l'approvazione da parte dell'ufficio accosti, comunicazioni di ritardo o di anticipo rispetto all'orario già comunicato di arrivo di navi inserite nella situazione giornaliera e la stessa riguardi comunque il medesimo ormeggio programmato, questi dovrà immediatamente aggiornare la relativa domanda di accosto, operando attraverso il campo "variazioni dati sosta" del sistema PMIS 2, dandone notizia all'ufficio accosti ed alla Sala Operativa/Centro VTSL di questa Capitaneria di porto;
- L'articolo, 8 - prontezza è sostituito dal seguente: la dichiarazione di prontezza (denominata anche lettera di prontezza) da parte del terminalista, concessionario della banchina ove è diretta la nave, è resa contrassegnando l'apposita casella nel sistema PMIS, previa registrazione per l'accesso in rete al sistema, compilando la scheda credenziali allegata alla presente ordinanza (allegato 1). In caso di impossibilità di accedere al sistema, valgono le disposizioni in proposito dettate al precedente articolo 5.

Le proprie ordinanze n.205/2013 in data 04/10/2013 e n.207/2013 in data 07/10/2013, citate nelle premesse, sono abrogate.

Savona 11.10 /2013

p. IL COMANDANTE
C.V. (CP) Enrico MORETTI i.a.
IL COMANDANTE IN II
C.F. (CP) Gianpiero CONTI

Pubblicato in data
11.10.2013
mediante inserimento nel
sito istituzionale della
Capitaneria di porto di
Savona



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Savona

ORDINANZA n. 01/2010

"Norme in materia di trasporto di prodotti liquidi alla rinfusa nel porto di Savona-Vado Ligure"

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Savona:

VISTO il "Regolamento di sicurezza del porto di Savona-Vado Ligure", approvato con proprio Decreto n. 03/90 in data 29.01.1990.

VISTA la propria Ordinanza n. 113/2008 in data 13.10.2008 con è stato approvato il "Regolamento per la disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella Rada di Savona e Vado Ligure".

VISTA la propria Ordinanza n. 119/2008 in data 29.10.2008 relativa alla disciplina delle aree di fonda nella rada di Savona-Vado Ligure.

VISTA la propria Ordinanza n. 75/2009 in data 09.09.2009 disciplinante l'accosto di navi cisterna alla "Banchina 34" del porto di Savona, aventi in transito, segregate a bordo, sostanze allo stato liquido classificate pericolose.

VISTA l'Ordinanza n. 103/2009 in data 24.11.2009 recante la "Disciplina degli accosti".

VISTI gli esiti della riunione tenutasi al riguardo presso la Capitaneria di Porto di Savona il 21.12.2009, cui hanno partecipato i rappresentanti dei soggetti interessati.

VISTO il parere del 08.01.2009 fornito dal presidente dell'Associazione Nazionale Chimici di Porto (A.N.C.P.).

VISTO il parere favorevole in data 14.01.2010 della Corporazione Piloti del Porto di Savona.

VISTO il parere favorevole espresso in data 19.01.2010 dall'Autorità Portuale di Savona con fg. n. 465/AFE.

VISTA la nota in data 15.01.2010 dell'Associazione Agenti Marittimi Raccomandati, Agenti Aerei, Mediatori Marittimi e Spedizionieri delle Province di Savona e Imperia (ISOMAR), dell'Unione Utenti del Porto di Savona-Vado Ligure e della Sezione Terminalisti portuali dell'Unione Industriale di Savona.

VISTO Decreto Ministeriale del 31.07.1934, recante "Approvazione delle norme di sicurezza per la lavorazione, l'immagazzinamento, l'impiego o la vendita di oli minerali, e per il trasporto degli stessi".

CONSIDERATO che la "Banchina n. 33" del porto di Savona, sia per quanto riguarda la tipologia di merci ivi movimentate che per la struttura e la conformazione degli accosti, è assimilabile all'adiacente "Banchina n. 34".

RITENUTO opportuno aggiornare le modalità di accosto delle cisterne nel porto di Savona-Vado Ligure.

VISTI gli artt. 62, 65 e 81 del Codice della navigazione, nonché gli artt. 59 e 85 del relativo Regolamento di esecuzione.

PREMESSO CHE

gli accertamenti di natura tecnica connessi con la sicurezza delle navi cisterna scalanti il porto di Savona-Vado Ligure, di cui al presente provvedimento, sono relativi esclusivamente ai profili riconducibili ai rischi di incendio/esplosione.

ORDINA

CAPO I - DELLE NAVI CISTERNA CHE OPERANO NEI BACINI PORTUALI DI SAVONA-VADO LIGURE

Art. 1 - Caricazione e scarica di prodotti liquidi non pericolosi

Fatto salvo quanto previsto dal successivo Capo II, nei bacini portuali di Savona e Vado Ligure le navi cisterna che effettuano operazioni di caricazione/scarica di prodotti liquidi non pericolosi e/o non infiammabili/esplosivi sono soggette agli accertamenti come previsti dal successivo art. 2.

E' comunque fatto obbligo all'agenzia marittima raccomandataria della nave di comunicare alla Capitaneria di Porto di Savona - Ufficio accosti, con un preavviso di almeno 72 ore o al momento dell'acquisizione della notizia di arrivo della nave, il piano di carico della stessa, specificando:

- nome chimico, nome commerciale e numero IMO (qualora richiesto) del prodotto trasportato per ciascuna delle cisterne della nave;
- in caso di presenza di cisterne vuote all'arrivo della nave, il nome chimico dell'ultimo prodotto in queste trasportato.

Le suddette informazioni dovranno essere inoltre confermate contestualmente alla prevista domanda di accosto.

Art. 2 - Prescrizioni in materia di sicurezza

Sulla base delle informazioni di cui all'art. 1, la Capitaneria di Porto di Savona si riserva di effettuare gli accertamenti di sicurezza ritenuti necessari, a prescindere dalla classificazione del prodotto, eventualmente avvalendosi anche di soggetti tecnici istituzionalmente preposti.

CAPO II - DELLE NAVI CISTERNA CHE EFFETTUANO MOVIMENTAZIONE DI CARICHI LIQUIDI NEL BACINO PORTUALE DI SAVONA E AVENTI IN TRANSITO, SEGREGATE A BORDO, ANCHE SOSTANZE ALLO STATO LIQUIDO CLASSIFICATE PERICOLOSE

Art. 3 - Transito di sostanze allo stato liquido classificate pericolose

Nel bacino portuale di Savona è consentito l'ormeggio presso le Banchine "33" e "34" delle navi cisterna che effettuano movimentazione di carichi liquidi e aventi in transito, segregate a bordo, anche sostanze allo stato liquido classificate pericolose, previo rilascio di apposita autorizzazione da parte della Capitaneria di Porto, relativamente ai prodotti in transito e a quelli da movimentare.

La permanenza di tali unità in porto sarà consentita esclusivamente per il tempo strettamente necessario al completamento delle operazioni di caricazione/scarica delle merci movimentate.

Art. 4 - Obbligo di inertizzazione delle cisterne che hanno trasportato o trasportano sostanze pericolose

Per le merci in transito classificate infiammabili ai sensi della normativa IMO (classe 3), le cisterne del carico dovranno essere idoneamente inertizzate prima dell'arrivo della nave in rada ed i

controlli in tal senso, per il massimo gradiente di sicurezza durante la manovra di ormeggio/disormeggio, sosta e scarica presso le suddette banchina, dovranno essere effettuati dal consulente chimico del porto.

Relativamente alle merci in transito classificate tossiche ai sensi della normativa IMO (classe 6), i controlli da parte del consulente chimico del porto, analogamente a quelli sopra descritti, dovranno essere eseguiti con l'impiego di fiale colorimetriche, o con strumentazione equivalente, per verificare l'assenza di vapori tossici in atmosfera nei punti di potenziale rilascio di sostanze inquinanti (valvole P/V, sfoghi d'aria, tubi sonda ecc.). Analogamente, il bordo dovrà verificare sui propri strumenti la pressione esistente in cisterna, che dovrà rientrare nei valori di sicurezza inferiori al "settaggio" delle valvole P/V.

La nave sarà ammessa all'ormeggio presso le Banchine "33" e "34", previo rilascio del "certificato di non pericolosità" da parte del consulente chimico del porto.

Art. 5 - Misure di sicurezza

Durante la permanenza della nave all'ormeggio, dovrà essere presente, nelle immediate vicinanze, una squadra del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. In caso di indisponibilità accertata di una squadra dei Vigili del Fuoco, potrà essere impiegata una squadra del Servizio integrativo antincendio portuale di Savona.

Contestualmente, il comandante della nave dovrà approntare in coperta due linee di manichette antincendio pronte all'uso e in pressione, collegate a due diversi idranti posti rispettivamente a proravia e poppavia della zona di stivaggio delle merci pericolose.

Per fronteggiare un'eventuale uscita di emergenza, la nave dovrà essere ormeggiata con la prora in direzione dell'imboccatura del porto e predisporre un idoneo cavo appennellato a prora, sul lato libero della nave.

CAPO III - DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER I TERMINALI PETROLIFERI

Art. 6 – Oli lubrificanti e petrolio greggio

Le navi destinate all'ormeggio presso i terminali petroliferi della rada di Savona e Vado Ligure e trasportanti oli lubrificanti non sono soggette, per le cisterne interessate da tale carico, ad accertamenti di sicurezza relativamente al contenuto di gas infiammabili/esplosivi.

Analogamente, le navi destinate all'ormeggio presso i terminali petroliferi della rada di Savona e Vado Ligure trasportanti petrolio greggio non sono soggette, per le cisterne interessate da tale carico, ad accertamenti di sicurezza relativamente al contenuto di gas infiammabili/esplosivi, fatto salvo l'obbligo a carico del comando di bordo di procedere all'inertizzazione delle cisterne prima dell'arrivo della nave in rada.

La rispondenza dei prodotti da movimentare presso i terminali petroliferi della rada di Savona e Vado Ligure alle caratteristiche di oli lubrificanti e petrolio greggio dovranno essere comunicate alla Capitaneria di Porto di Savona – Ufficio Accosti dai singoli terminalisti, anche per il tramite delle agenzie marittime.

Art. 7 - Prescrizioni in materia di sicurezza

Sulla base delle informazioni fornite dai terminalisti, analogamente a quanto previsto dal precedente art. 2, la Capitaneria di Porto di Savona si riserva di effettuare gli accertamenti di sicurezza ritenuti necessari, a prescindere dalla classificazione del prodotto, anche eventualmente avvalendosi di soggetti tecnici istituzionalmente preposti.

CAPO IV - DISPOSIZIONI FINALI

Art. 8 - Intervento del consulente chimico del porto

In ottemperanza alle previsioni di cui ai precedenti articoli, l'eventuale intervento del consulente chimico del porto a bordo delle navi cisterna, se non già destinate ad un punto di fonda, dovrà avvenire con nave stazionante nell'area denominata "Echo"; qualora già impegnata, la Capitaneria

di Porto di Savona, esperte le opportune valutazioni, assegnerà altra area idonea per l'imbarco del chimico e per le successive verifiche.

Art. 9 - Bettoline

Al fini delle prescrizioni di sicurezza da seguire, la sosta in porto e/o in rada delle navi cisterna che effettuano servizi di rifornimento carburanti alle navi che scalano il porto di Savona-Vado Ligure, secondo quanto previsto dalla vigente normativa in materia di accosti e bunkeraggio, qualora scariche o parzialmente cariche;

- non sono soggette a ispezione da parte del Consulente chimico di porto, quando abilitate solo al trasporto di prodotti di categoria C ai sensi del D.M. 31.07.1934;
- quando abilitate al trasporto di prodotti di categoria A e B ai sensi del D.M. 31.07.1934 e trasportino prodotti di categoria C, il comandante, o il raccomandatario marittimo della nave, deve comunicare alla Capitaneria di Porto di Savona gli ultimi tre tipi di carico trasportati; qualora fra questi vi siano prodotti di categoria A e B, la Capitaneria di Porto si riserva di effettuare gli accertamenti di sicurezza ritenuti necessari, eventualmente avvalendosi anche di soggetti tecnici istituzionalmente preposti.

Art. 10 - Entrata in vigore e abrogazione norme

Il presente provvedimento entra in vigore con decorrenza immediata.

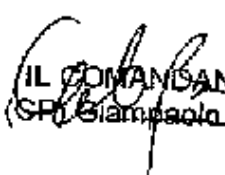
In pari data l'Ordinanza n. 75/2009 in data 09.09.2009 richiamata in premessa e ogni altra norma precedente in contrasto con la presente sono abrogate.

Art. 11 - Norme sanzionatorie

I contravventori alla presente ordinanza, ove il fatto non costituisca più grave reato e/o più grave o diverso illecito amministrativo, saranno puniti ai sensi degli artt. 1174 e 1231 del Cod. nav. e saranno ritenuti responsabili, in via penale e/o civile, di qualsiasi danno procurato a persone e cose.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente ordinanza.

Savona, 20 gennaio 2010


IL COMANDANTE
C.V. (CPT) Giampaolo BENSIAIA



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Savona

ORDINANZA n. 230 /2012

"Servizio Integrativo antincendio"

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Savona:

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 13 maggio 1943, n.650, organizzazione e funzionamento del servizio antincendio nei porti;

VISTO l'articolo 20 della legge 27/12/1973 n.850, il quale prevede che l'esercizio, da parte di privati o di organismi pubblici, dei servizi antincendi integrativi negli ambiti portuali è consentito, previa autorizzazione del Comandante della competente Capitaneria di porto, su conforme parere del Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco e che, pertanto, il personale ivi impiegato deve essere autorizzato;

VISTA la legge 31 dicembre 1952, n.979, disposizioni per la difesa del mare;

VISTA la legge 28 gennaio 1994,n.84, riordino della legislazione in materia portuale e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO il decreto legislativo 9 aprile 2008 , n. 81, attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;

VISTE le circolari prot.06.02.17/97185 serie merci pericolose n.25 in data 24/11/2009 e prot.06.02.03/117515 serie merci pericolose n.25 in data 20/12/2011 del Comando Generale del Corpo della Capitaneria di porto, relative alla formazione del personale a terra impiegato nel trasporto marittimo di merci pericolose;

VISTO il decreto legislativo 27 luglio 1999, n.271 adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n.485;

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 1998, n.485;

VISTA la propria ordinanza n.27/2003 in data 25/03/2003, concernente l'attuale regolamentazione del servizio integrativo antincendio nel porto di Savona-Vado Ligure;

RITENUTO opportuno aggiornare la regolamentazione inerente il procedimento amministrativo di abilitazione del personale addetto al servizio integrativo antincendio nel porto di Savona – Vado Ligure al fine di adeguarsi alle normative vigenti in materia di semplificazione dei procedimenti amministrativi e di merci pericolose, garantendo, al tempo stesso, la vigilanza sull'esercizio delle citate attività;

VISTI gli articoli 17, 30, 68 comma 1 e 81 del Codice della Navigazione nonché l'art. 59 del relativo Regolamento di Esecuzione (parte marittima);

ORDINA

Articolo 1

(modifiche al regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel porto di Savona – Vado Ligure)

L'articolo 2 del regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel porto di Savona – Vado Ligure è modificato come segue:

Articolo 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'articolo 1.3.1 o dei datori di lavoro di cui all'articolo 1.3.2, deve essere autorizzato da questa Capitaneria di porto ed è sottoposto al potere disciplinare del Comandante del porto, ai sensi degli articoli 66 e 1255 del Codice della Navigazione.

Le società autorizzate ed i terminalisti debbono comunicare prontamente a questa Capitaneria di porto ogni variazione nell'organico, mantenendolo idoneo a soddisfare le esigenze operative di un servizio adeguato ed efficiente. Fannulloni deve essere comunicata e sottoposta a nulla osta da parte di quest'Ufficio, ogni variazione riguardante i dispositivi di protezione individuale, le dotazioni personali assegnate alle guardie ai fuochi e le divise.

Le Guardie ai fuochi dipendenti delle società autorizzate possono prestare il proprio servizio a bordo delle navi od a terra.

Le guardie ai fuochi dipendenti da imprese portuali o terminalisti, possono prestare servizio all'interno dell'area terminal, stabilimento, magazzino in concessione al proprio datore di lavoro, con esclusione del servizio a bordo delle navi, anche se di proprietà (o annate) dello stesso datore di lavoro. Essi sono alle dipendenze del responsabile del servizio merci pericolose o del responsabile del servizio prevenzione e protezione del terminal e non possono essere adibiti ad altre mansioni o lavori, anche se temporanei.

Coloro i quali non hanno frequentato un corso di formazione di tre mesi presso società autorizzate di cui al precedente punto 1.3.1, prima di poter effettuare il proprio servizio autonomamente, dovranno essere affiancati per almeno tre mesi da un'altra guardia ai fuochi di provata esperienza.

2.1 requisiti richiesti al personale socio/dipendente di società autorizzate ex articolo 23 legge 27/12/1973 n.850

Al fine di ottenere l'autorizzazione ad operare con la qualifica di Guardia ai fuochi deve essere presentata un'istanza a questa Capitaneria di porto, tramite la Società/Associazione di appartenenza, corredata della seguente documentazione:

a) dichiarazione sostitutiva di certificazioni da cui si evinca che l'interessato:

1. è cittadino italiano o di un paese membro dell'Unione Europea;
2. è maggiorenne e non ha superato i 40 anni, alla data di presentazione della domanda;
3. ha ottemperato all'obbligo scolastico;
4. ha superato l'esame pratico davanti alla Commissione nominata dal Capo del Compartimento Marittimo di Genova;
5. ha 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 Nocchieri – Nocchieri di Porto, Tecnici di Macchina, Elettricisti, Meccanici, Motoristi Navali, Marinai servizi di Macchina, addetti al servizio di prevenzione incendi delle installazioni militari a terra, appartenente alle squadre S.A.M. e S.A.P. a bordo delle navi;
 - c) almeno un anno di navigazione a bordo delle unità mercantili con le qualifiche di Ufficiale di coperta/macchina, marinaio, nostromo, fuochista, motorista, vigile dei fuochi su navi passeggeri, ridotto a 6 mesi per coloro i quali hanno effettuato un corso antincendio ai sensi della Convenzione internazionale STCW.

In alternativa ai servizi succitati il richiedente dovrà aver svolto un corso di formazione/lavoro teorico/pratico per almeno 3 mesi, presso una delle società autorizzate di cui al punto 1.3.1., comprovato da un'apposita attestazione da parte della medesima società.

b) certificazione di idoneità alla mansione specifica, rilasciata dal medico competente scelto dalla Società di appartenenza, ai fini della normativa antinfortunistica;

- c) documentazione attestando l'avvenuta formazione sulle merci pericolose, a cura della Società di appartenenza, ai sensi delle circolari n.23 e 25 Serie Merci Pericolose, del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

2.2 requisiti richiesti al personale dipendente da imprese portuali/terminalisti

Al fine di ottenere l'autorizzazione ad operare a terra, con la qualifica di Guardia ai fuochi per l'esclusivo servizio di vigilanza antincendio all'interno del terminal, deve essere presentata un'istanza a questa Capitaneria di porto, tramite il proprio datore di lavoro, corredata della documentazione citata al paragrafo 2.1.a), 2.1.b) e 2.1.c), ad esclusione della dichiarazione concernente il requisito dell'età, in relazione al quale il richiedente deve dichiarare d'essere maggiorenne e di non aver raggiunto l'età massima per il collocamento in pensione, come previsto dalla normativa vigente al momento dell'iscrizione.

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 "guardie ai fuochi" è composta da:

- a) il Capo Sezione Tecnica della Capitaneria di porto - Presidente;
- b) un Ufficiale designato dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco - membro;
- c) un Consulente Chimico del porto - membro;
- d) un rappresentante dell'Autorità Portuale - membro;
- e) un Ufficiale Inferiore/Sottufficiale di porto - segretario, senza diritto di voto.

La commissione delibera a maggioranza; nel caso di parità, prevale l'opinione del Presidente.

2.4 programmi d'esame

I programmi d'esame sono definiti come segue:

- a) programma d'esame per le guardie ai fuochi dipendenti da Società autorizzate ad espletare i servizi integrativi antincendio per conto terzi:
 - 1. un esame teorico scritto predisposto dalla commissione d'esame su tutti i seguenti argomenti:
 - a) nozioni elementari sulla combustione (combustibile, comburente, temperatura d'inflammabilità e di autoaccensione, innesco, campo d'inflammabilità flash-over);
 - b) classi d'incendio ai sensi della normativa CE;
 - c) modalità di estinzione degli incendi (raffreddamento, allontanamento, soffocamento, anticalafate);
 - d) dispositivi di protezione individuale (tute, maschere, filtri, autorespiratori 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 di intervento a seconda del luogo interessato e del materiale coinvolto nell'incendio;
 - f) controlli e precauzioni nel caso di lavori a bordo delle navi;
 - g) controlli e precauzioni durante le operazioni commerciali e di bunkering delle navi con carichi pericolosi;
 - h) norme di prevenzione antinquinamento delle acque marine.
 - 2. Una prova pratica consistente nella descrizione e nell'impiego pratico di impianti fissi e delle attrezzature mobili antincendio, sia a bordo che a terra.

Coloro i quali, all'atto della presentazione della domanda, risultino già iscritti tra il personale ausiliario discontinuo del Corpo dei Vigili del Fuoco sono esentati dal sostenere l'esame teorico relativamente agli argomenti di cui ai precedenti punti da a) ad e).

b) programma d'esame per le guardie ai fuochi dipendenti da imprese portuali/terminalisti, per l'espletamento dei servizi integrativi antincendio in corso proprio:

1. un esame teorico scritto predisposto dalla commissione d'esame su tutti i seguenti argomenti:
 - a) nozioni elementari sulla combustione (innesco, combustibile, comburente, temperatura d'infiammabilità e di autoaccensione, autocatalisi, flash-over);
 - b) classi d'incendio ai sensi della normativa CE;
 - c) modalità di estinzione degli incendi (raffreddamento, allontanamento, soffocamento, anticatalisi);
 - d) dispositivi di protezione individuale (tute, maschere, filtri, autorespiratori ecc.);
 - e) disposizioni in caso d'incendio a bordo o nelle adiacenze di una nave, vigenti nel porto di Savona, ivi compresi i vari metodi di intervento a seconda del luogo interessato e del materiale coinvolto nell'incendio;
 - f) norme di prevenzione inquinamento delle acque marine.
2. Una prova pratica consistente nella descrizione e nell'impiego pratico di impianti fissi e delle attrezzature mobili antincendio sia a bordo che a terra.

Coloro i quali all'atto della presentazione della domanda risultino già iscritti tra il personale ausiliario discontinuo del Corpo dei Vigili del Fuoco sono esentati dal sostenere l'esame teorico relativamente agli argomenti di cui ai precedenti punti da a) ad e).

2.5 tessere di riconoscimento

Contestualmente all'ottenimento dell'autorizzazione ad operare come guardia ai fuochi, all'interessato è rilasciata una tessera di riconoscimento. In caso di perdita o danneggiamento tale da rendere inservibile la tessera, può esserne rilasciato un duplicato.

Articolo 2 (disposizioni finali)

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente ordinanza che entra in vigore con effetto immediato, abrogando ogni altra disposizione in contrasto.

Se ne dispone la diffusione mediante gli organi di informazione locali e la pubblicazione alla pagina Ordinanze del sito web istituzionale di questo Comando (<http://www.guardiacostera.it/savona>).

Savona, il 11.10.2012

IL COMANDANTE
C.V. (CP) 



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di SAVONA

ORDINANZA n. 51 /2013

**"modifiche alla disciplina delle pratiche relative alle merci pericolose -
sistema informatico PMIS 2"**

Il sottoscritto, Comandante del porto e Capo del Circondario Marittimo di Savona,

VISTA la propria ordinanza n.103/2009 in data 24/11/2009 relativa alla disciplina degli accosti, come modificata anche dall'ordinanza n.211/2013 in data 11/10/2013 - modifiche alla disciplina delle pratiche di accosto, arrivo e partenza delle navi,

VISTA la comunicazione della società Selex S.p.A., pervenuta in data 26/11/2013, con la quale si dà notizia che il sistema PMIS, nella versione 1, finora utilizzato per i procedimenti amministrativi d'autorizzazione concernenti le merci pericolose, non è più accessibile,

TENUTO CONTO che dal 08.10.2013 le attività di previsione di arrivo e destinazione degli accosti, nonché le formalità di arrivo e partenza vengono adempiute dalle agenzie marittime locali attraverso il sistema informatico denominato PMIS (Port Management Information System), nella versione 2.0, parte integrante del locale sistema VTS, con risultati ampiamente soddisfacenti,

CONSIDERATA la necessità e l'urgenza di modificare la disciplina relativa ai procedimenti amministrativi delle istanze di imbarco e sbarco delle merci pericolose dalle navi,

VISTI gli artt. 30, 62 e 81 del Codice della navigazione, nonché l'art.59 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima),

ORDINA

Articolo unico

Con decorrenza immediata le istanze di imbarco e sbarco di merci pericolose, nel porto di Savona-Vado Ligure devono essere presentate, dall'utenza abilitata, a questa Capitaneria di porto, esclusivamente tramite il sistema informatico PMIS, nella sua versione 2.0, accessibile da internet, compilando tutti i campi richiesti dal sistema.

Le stesse saranno trattate ed evase mediante il medesimo sistema informatico.

In caso di avaria al PMIS 2 o di impossibilità di accedere ad internet, le istanze possono essere inserite direttamente presso i terminali informatici presenti in questa Capitaneria di porto, o presentate in forma cartacea, ovvero ancora inviate a mezzo e-mail all'indirizzo so.savona@mit.gov.it.

Remangono immutate le disposizioni già emanate con l'ordinanza n.211/2013 disciplinanti la richiesta di credenziali d'accesso al PMIS 2.

Ogni altra disposizione precedente in contrasto con la presente ordinanza è abrogata.

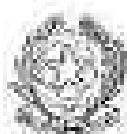
È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza della quale si dispone la pubblicazione sul sito internet istituzionale di questo Comando.

Savona, 29/4 /2013

p. IL COMANDANTE
C.V. (CP) Enrico MORETTI La
IL COMANDANTE IN II

CF (CP) [firma] GAT

Pubblicato in data 29/4/2013
mediante inserimento nel sito istituzionale
www.guardiacostiera.it/savona



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Savona

ORDINANZA n. 259/2013

"Limiti di operatività delle navi al pontile Petroli della rada di Savona-Vado Ligure"

Il Capitano di Vascello (GP) sottoscritto, Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del Porto di Savona:

VISTA: il "Regolamento di sicurezza del Porto di Savona e Vado Ligure" approvato con proprio Decreto n. 03/1990 in data 29.01.1990 e successive modifiche;

VISTI: gli artt. 30,52,62,63,65, del Codice della navigazione e gli artt. 59,63,69 del relativo Regolamento d'esecuzione (parte marittima);

VISTA: la propria Ordinanza n. 119/2008 in data 25.10.2008 disciplinante la navigazione e la sosta in rada delle navi nelle acque di giurisdizione della Capitaneria di porto di Savona;

VISTA: la propria Ordinanza n. 103/2009 in data 24/11/2009, recante "Disciplina degli accosti" e successive modifiche ed integrazioni;

VISTA: la propria Ordinanza n. 20/2010 in data 08/06/2010 di questo Comando "Limiti di operatività delle navi al pontile ENI Petroli della rada di Savona-Vado Ligure"

VISTA: l'Ordinanza n. 289/2012 in data 12/12/2012 della Capitaneria di Porto di Savona relativa ai "Lavori di realizzazione della piattaforma multifunzione di Vado Ligure – Accosto temporaneo pontile ENI-Petroli"

VISTE: le raccomandazioni OCIMF (Marine Terminal Baseline Criteria and Assessment Questionnaire) edito dalla Oil Companies International Marine Forum, MoG (Mooring Equipment Guidelines 3ª Ediz.) e ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals);

VISTA: la documentazione presentata in data 23.04.2010 dalla società ENI PETROLIG relativamente ai limiti operativi previsti per il proprio terminal marittimo;

VISTI: gli esiti delle riunioni tenutesi presso la Capitaneria di Porto di Savona e in Autorità Portuale in merito al nuovo accosto ENI Petroli cui hanno partecipato tutti i soggetti interessati;

VISTO: il progetto definitivo del transito dei petroli nuovo accosto ESSO e modifica attracco ENI PETROLIG della TECHNITAL S.p.A. per conto dell'Autorità Portuale di Savona in data 19/02/2010;

VISTA: la nota prot. 5336/kac del 5 dicembre 2013 dell'Autorità Portuale di Savona di trasmissione della documentazione tecnica costituita da:

- Verbale di accertamento ai fini della consegna anticipata;
- Verbale di presa in consegna parziale anticipata;
- Certificato di collaudo statico.

- Studio planimetrico;

VISTA: l'autorizzazione in via d'urgenza ai sensi dell'art. 38 del Codice della Navigazione per l'utilizzo del nuovo sistema di ormeggio su briccole presso il pontile ENI in Comune di Vado Ligure prot. n. 9586/Dem. Patr. del 13 dicembre 2013;

VISTO: l'esito positivo dell'ormeggio della M/C DATTILO M, di cui all'autorizzazione n° 21/2013 in data 13.12.2013 intesa, a verificare, in sicurezza, la fattibilità dell'ormeggio;

RITENUTO necessario provvedere all'individuazione di nuovi limiti operativi applicabili alle navi che ormeggiano al pontile ENI Petrolog nella rada di Savona – Vado Ligure a seguito dei lavori di adeguamento con l'installazione di briccole d'accosto, in relazione alle condizioni meteo mare presenti, al fine di garantire il più ampio gradiente di sicurezza;

ORDINA

Art. 1 – Definizioni

Al fini della presente ordinanza, si forniscono le sottelencate definizioni:

- Centro VTSL: Centro VTSL (Vessel Traffic Service – Locali) della Capitaneria di Porto di Savona;
- Porto: i bacini portuali di Savona e Vado Ligure, nonché la rada di Savona e Vado Ligure comprensiva dei punti di fonda di cui all'Ordinanza n. 119/2008 citata in premessa;
- Terminale: pontile ENI Petrolog della rada di Savona - Vado Ligure;
- Vento: raffica continua della durata di almeno 20 secondi, verificata attraverso un anemometro posto sul pontile ENI Petrolog, ad un'altezza di almeno 10 metri sul livello medio mare.

Art. 2 – Dati tecnici navi cisterna

L'ormeggio delle navi destinate per le operazioni con liquidi infiammabili e/o prodotti chimici è consentito al terminale "ENI Petrolog" con accosto di punta allo stesso e ormeggio laterale sulle briccole per unità fino a 25.350 tonn di portata lorda, pescaggio 14,6 mt. e lunghezza massima di 168 mt. come da piano allegato. L'ormeggio dell'unità dovrà essere conforme alle disposizioni indicate nel piano allegato tecnico che fa parte integrante della presente Ordinanza.

Al fini della sicurezza dell'ormeggio, l'accosto al suddetto terminale di navi aventi caratteristiche maggiori di quelle indicate è subordinato al parere favorevole espresso da un'apposita commissione nominata dal Comandante del Porto.

Art. 3 – Obblighi in capo ai comandanti delle navi

Al fine di tutelare gli aspetti di sicurezza della navigazione, portuale e dell'ambiente costiero e marino, è fatto obbligo ai comandanti delle navi dirette al terminale di non procedere all'ormeggio con le condizioni meteorologiche indicate nell'art. 5 secondo le direttive impartite dal centro VTSL.

Qualora già ormeggiate, le navi dovranno sospendere le operazioni commerciali al verificarsi delle condizioni previste dal successivo art. 5.

Art. 4 – Obblighi in capo ai responsabili del terminale

Il responsabile del terminale, al verificarsi delle condizioni indicate nel successivo art. 5 non deve ammettere all'ormeggio la nave; qualora già all'ormeggio, il responsabile del terminale dovrà sospendere le operazioni commerciali in corso e quindi comunicare al comando di bordo che, ai sensi della presente Ordinanza, hanno l'obbligo di allontanarsi dall'accosto.

Di tale situazione dovrà essere immediatamente informato il centro VTSL.

Art. 5 – Obblighi da osservarsi al terminale

Le navi possono procedere all'ormeggio al pontile Petrolog con vento di intensità non superiore a 25 nodi.

Qualora già all'ormeggio, le navi dovranno sospendere le operazioni commerciali al raggiungimento di un'intensità del vento di 30 nodi.

A prescindere dall'intensità del vento in zona, le navi ormeggiate dovranno sospendere le operazioni commerciali qualora l'altezza media dell'onda presente in zona superi un metro.

Nel caso in cui i comandanti delle navi e/o i terminalisti sospendano le operazioni commerciali, l'unità all'ormeggio deve allontanarsi dall'accosto e dirigersi verso la zona assegnata dal centro VTSL.

Art. 6 – Discrezionalità nell'immediatezza della situazione

E' fatta salva la facoltà della Capitaneria, sentiti i Piloti del porto di Savona-Vado e gli Ormeggatori di servizio, di ordinare la sospensione delle operazioni commerciali ed il conseguente disarmeggio a prescindere dai limiti operativi indicati nel precedente art. 5.

Art. 7 – Sanzioni e disposizioni finali

I contravventori alla presente ordinanza, ove il fatto non costituisca più grave reato e/o più grave o diverso illecito amministrativo, saranno puniti ai sensi degli art. 1174 e 1231 del Cod. Nav. e saranno ritenuti responsabili, in via penale e/o civile, di qualsiasi danno procurato a persone o cose.

Contestualmente sono abrogate:

- l'Ordinanza n. 289/2012 in data 12/12/2012 "Lavori di realizzazione della piattaforma mitilunazione di Vado Ligure – Accosto temporaneo pontile ENI Petroli" di questo Comando;

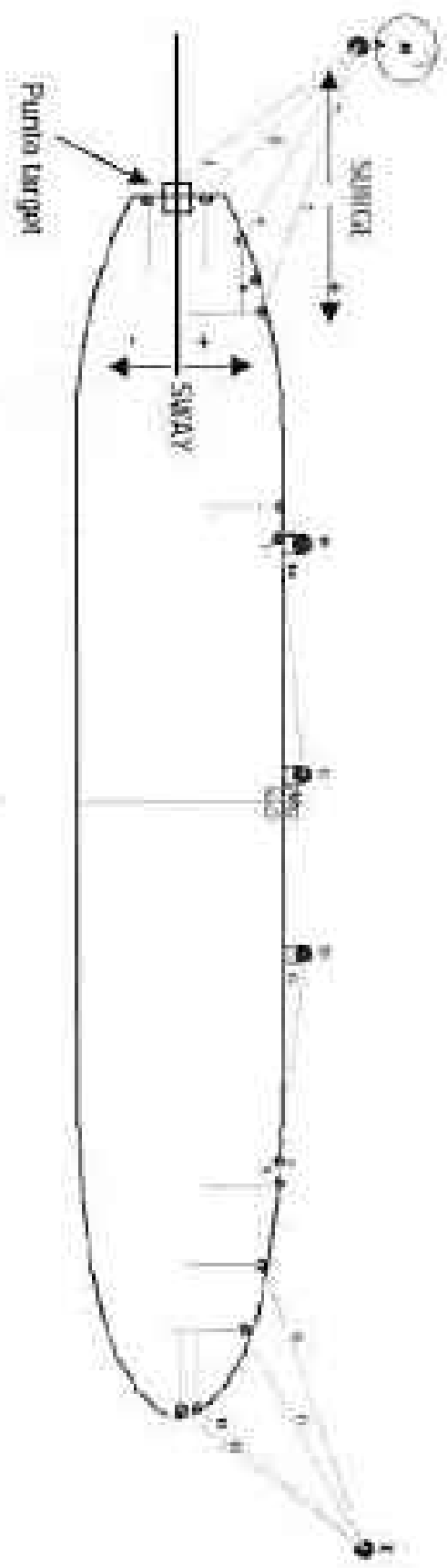
- l'Ordinanza n. 20/2010 in data 05/05/2010 di questo Comando "Limiti di operatività delle navi al pontile ENI Petroli della rada di Savona-Vado Ligure"

- le norme inserite nel Regolamento di Sicurezza del Porto di Savona e Vado Ligure" approvato con proprio Decreto n. 03/1990 in data 25/01/1990 e successive modifiche, in contrasto con la presente Ordinanza.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente ordinanza di cui si dispone la pubblicazione nel sito internet www.guardiacostiera.it/savona.

Savona: 123 DIC. 2013

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Enrico MORETTI
Enrico Moretti





MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Savona

ORDINANZA n. 303/2011

“Disciplina del servizio Avvisatore Marittimo - Port Informer del porto di Savona-Vado Ligure”

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Savona:

VISTA la Legge 28.01.1994, n. 84, e succ. integrazioni e modifiche.

VISTE le Circolari n. 02/01/52077 e n. 0092185 rispettivamente in data 30.05.2008 e 29.09.2010 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

VISTI propri nulla-osta in data 11.04.2007 e 30.01.2009 con cui è stato disciplinato, nel porto di Savona-Vado Ligure, il servizio di “avvisatore marittimo” effettuato dalla Società “SHIP’S INFORMATION SERVICE S.n.c.”.

RITENUTO OPPORTUNO armonizzare la normativa locale relativa allo svolgimento dell’attività di “avvisatore marittimo – port informer” con le linee guida fornite dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto con le Circolari sopra richiamate.

VISTI gli esiti della riunione tenutesi presso questa Capitaneria di porto in data 15/11/2011 cui hanno partecipato i soggetti operanti in porto interessati dall’attività dell’Avvisatore marittimo–Port informer.

VISTI gli artt. 17, 30, 68 ed 81 del Codice della navigazione e l’art. 59 del Relativo Regolamento di esecuzione.

-

ORDINA

Art. 1 - Approvazione ed entrata in vigore

E’ approvato l’allegato “Regolamento per il Servizio di avvistamento navi svolto nel Circondario Marittimo di Savona”, che entra in vigore alle ore 08.00 del 16.11.2011. ed abroga ogni provvedimento emanato in contrasto con la presente ordinanza, sono abrogate.

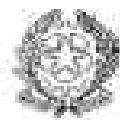
Art. 3 -Regime sanzionatorio

I contravventori alla presente ordinanza, ove il fatto non costituisca diverso illecito amministrativo e/o più grave reato, saranno puniti ai sensi degli artt., 1174 e 1231 del Cod. nav. e saranno ritenuti responsabili, in via penale e/o civile, di qualsiasi danno procurato a persone o cose.

E’ fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente ordinanza.

Savona, 15 Novembre 2011

f.to IL COMANDANTE
C.V. (CP) Enrico MORETTI



REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO DI AVVISTAMENTO NAVI SVOLTO NEL CIRCONDARIO MARITTIMO DI SAVONA

Art.1 – Definizione e finalità del servizio

1. L'Avvisatore Marittimo – Port Informer, è il soggetto giuridico, operante nel porto di Savona con le finalità di :
 - . fornire, secondo un rapporto di diritto privato, un servizio di avvistamento navi, registrazione dei dati rilevanti e gestione delle comunicazioni connesse con le attività commerciali delle navi;
 - . svolgere attività professionali volta 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, ne siano interessati.
2. L'Avvisatore Marittimo – Port Informer, in particolare, offre i sotto elencati servizi:
 - a) Avvistamento navi e registrazione dei dati rilevati di natura commerciale e di carattere non autonomamente tecnico/operativo, consistente nello svolgimento del complesso di attività atte all'acquisizione, registrazione, notifica e archiviazione dei dati necessari a definire la certa cronologia e tipologia delle fasi di movimentazione delle unità navali e le attività qualitativamente connesse alle operazioni commerciali all'interno dei porti;
 - b) Gestione delle comunicazioni di natura commerciale e di carattere non autonomamente tecnico/operativo, consistente nell'attività di offerta e diffusione dei dati acquisiti/rilevati, in modo da permettere il coordinato scambio di informazioni tra gli operatori interessati dai flussi dell'esercizio commerciale delle navi;
 - c) Registrazione movimento navi, consistente nella registrazione, per le finalità e gli scopi sopra descritti, della data e dell'ora dei movimenti delle navi su apposite sezioni denominate: arrivi, partenze, movimenti, situazione ormeggi, tempi di pioggia e note.
3. Le attività di cui al comma 1 hanno carattere non autonomamente tecnico/operativo e sono svolte dall'Avvisatore Marittimo – Port Informer –, a richiesta degli operatori portuali interessati secondo un rapporto di diritto privato, in linea con quanto previsto dal presente Regolamento.
4. L'Avvisatore Marittimo – Port Informer – è tenuto a fornire i dati in proprio possesso, come acquisiti e/o rilevati, a richiesta dell'Autorità Marittima, dell'Autorità Portuale e degli altri organismi titolari di specifiche funzioni istituzionali in porto secondo quanto previsto dal successivo articolo 5.

Art. 2 - Requisiti e dotazioni tecnologiche

1. Lo svolgimento del servizio di avvisatore marittimo – Port Informer è subordinato al formale riconoscimento da parte della Capitaneria di Porto di SAVONA ed alla verifica del possesso dei requisiti e delle capacità operative di seguito indicate:
 - a) capacità di esercizio dell'attività in via autonoma e, comunque, senza l'intervento di soggetti erogatori di altri servizi portuali ovvero richiedenti le prestazioni, al fine di assicurare una posizione di imparzialità del fornitore del servizio rispetto a tutti gli utenti che richiedono il servizio stesso;
 - b) possesso delle autorizzazioni/licenze/concessioni prescritte dalla normativa in vigore, al cui rilascio sono competenti altre Autorità;
 - c) presenza, all'interno della sede, di un numero sufficiente di operatori tali da permettere l'operatività h24, abilitati alle comunicazioni via VHF, con conoscenza dell'inglese tecnico-nautico;

- d) collocazione della stazione di avvistamento navi e comunicazioni in posizione utile per monitorare il movimento delle navi. La stessa stazione dovrà essere dotata di:
- strumentazione ottica (binocolo, cannocchiali ecc.);
 - telefono e fax;
 - hardware informatico ed eventuali software di gestione;
 - strumentazione elettronica di riconoscimento navi – sistema AIS – automatic identification system;
 - sistemi di radiocomunicazione con antenne e potenza adeguata a coprire l'area di atterraggio delle navi;
 - stazione meteo per la rilevazione in tempo reale di direzione ed intensità del vento, umidità relativa, pressione atmosferica riferita a livello del mare, nonché altri parametri meteo locali;
 - orologio regolato sugli stop orari nazionali;
 - un gruppo elettrogeno di emergenza di adeguata potenza, allo scopo di assicurare la continuità del servizio;
 - in via facoltativa, un radar per la verifica della posizione (in latitudine e longitudine) delle navi in approdo.

Art. 3 - Canale di lavoro

1. La stazione dell'avvisatore marittimo – port informer effettua ascolto radio continuo (H24) sulla frequenza di chiamata 156.8 Mhz (Canale 16 VHF) e, ove possibile, sulla frequenza 156.525 Mhz (Canale 70 – DSC).
2. Il canale di lavoro è concordato con l'Autorità Marittima fra quelli individuati nel piano delle frequenze riservate agli operatori portuali (servizi tecnico-nautici compresi) del servizio radio-mobile marittimo.
3. Il nominativo di chiamata radio dell'Avvisatore Marittimo – Port Informer sarà “ SAVONA VADO LIGURE PORT INFORMER” o “AVVISATORE MARITTIMO-PORT INFORMER DEL PORTO DI SAVONA-VADO LIGURE”, secondo quanto prescritto dal successivo articolo 4. Resta fermo che la concessione per l'impianto e l'esercizio degli apparati radio VHF è rilasciata dal Ministero dello sviluppo economico – Dipartimento per le comunicazioni - Direzione generale per i servizi di comunicazione elettronica e di radiodiffusione.

Art. 4 - Norme di comportamento e compiti generali

Fermo restando quanto prescritto dall'articolo 1, nello svolgimento della propria attività l'avvisatore marittimo si attiene alle seguenti norme di comportamento:

- a) all'apertura del contatto radio si rivolge alle navi italiane con il nominativo di “Avvisatore Marittimo – Port Informer del porto di Savona-Vado Ligure” mentre quelle straniere con il nominativo “Savona-Vado Ligure Port Informer”;
- b) riceve le comunicazioni dalle navi in arrivo identificandole ed annotandone l'ora di arrivo alla check-line e/o check-point e/o punto di ancoraggio, così come individuati in altri provvedimenti ordinativi di questa Capitaneria di porto; riceve, con le medesime modalità, le comunicazioni per i movimenti (ormeggio-rada, rada-ormeggio, rada-rada, ormeggio-ormeggio) e per le partenze. In casi particolari ed eccezionali, determinati dalle condizioni meteo marine avverse o per altri giustificati motivi legati alla sicurezza della nave o della navigazione, l'Autorità Marittima può autorizzare la registrazione dell'orario di arrivo stimato ad una distanza superiore ai punti check di cui sopra;
- c) offre la propria organizzazione all'Autorità Marittima per tutto quanto concerne l'arrivo, la partenza delle navi ed ogni altra notizia ritenuta utile o comunque richiesta, collaborando ed integrando con la stessa;
- d) mantiene costantemente aggiornati i propri sistemi informativi, per le parti di competenza, capaci eventualmente di interagire con i sistemi informativi dell'Autorità Marittima ed altri sistemi istituzionali, inserendo i dati a propria conoscenza;
- e) mantiene aggiornata la situazione delle navi in rada ed agli ormeggi in porto e detiene ed aggiorna, con gli orari e gli altri dati rilevati, la registrazione del movimento navi;

- f) compila giornalmente la situazione riferita alle ore 06.00 delle navi presenti in rada e agli ormeggi in porto ed il riepilogo degli arrivi, delle partenze e dei movimenti delle navi verificatisi nelle 24 ore precedenti, fornendola ad operatori portuali che ai fini commerciali ne facciano richiesta ed, eventualmente, a organismi/enti richiedenti ed autorizzati alla gestione delle informazioni;
- g) registra i dati concernenti gli eventi, compresi quelli dei tempi di pioggia, ai fini del computo di stallie e contro-stallie di cui all'art. 439 e ss. del codice della navigazione;
- h) a richiesta dell'Autorità Marittima, diffonde e rende disponibile sul sito web dell'Avvisatore Marittimo – Port Informer il “bollettino meteomar” del Mediterraneo come ufficialmente ricevuto dalla stessa e/o altre informazioni meteo, compresi avvisi di burrasca, comunicazioni di emergenza e altre informazioni relative alla sicurezza della navigazione, nonché disposizioni, provvedimenti ed avvisi emanati dall'Autorità Marittima e dall'Autorità Portuale relativi alla disciplina di attività del porto;
- i) nel rispetto della normativa in vigore in materia di protezione dei dati personali e previo parere dell'Autorità Marittima può essere chiamato da operatori marittimi/portuali a gestire reti private, anche video, di monitoraggio connesse con le utilizzazioni di aree destinate al traffico marittimo in rada e in porto. Tali dati devono essere mantenuti sempre disponibili per le competenti pubbliche amministrazioni;
- j) riceve i dati AIS che, nei limiti delle proprie capacità di registrazione, devono essere gestiti secondo quanto previsto dalle disposizioni di riferimento;
- k) fornisce informazioni circa la previsione di arrivo e partenza delle navi, l'effettiva ora di arrivo, partenza e movimento delle stesse in porto;
- l) offre i dati acquisiti/rilevati alle amministrazioni diverse da quella marittima che ne facciano richiesta per lo svolgimento dei propri compiti istituzionali;
- m) opera da tramite per le informazioni di interesse fra navi ed operatori, e viceversa, per tutte le notizie relative a carico, ormeggio e quant'altro;
- n) fornisce agli operatori la posizione delle navi in rada nonché il numero/nome dell'accosto assegnato dall'Autorità Marittima alle navi;
- o) ove necessario facilita, facendo eventualmente da tramite, i contatti con la competente stazione radio costiera per le comunicazioni di carattere privato;
- p) offre, ai soli fini di cui alla lettera m), la propria organizzazione per eventuali comunicazioni di carattere tecnico/nautico portuale, con la competente corporazione dei piloti e con gli altri servizi portuali per quelle che sono le competenze attribuite a ciascuno di essi;
- q) dà evidenza, in tutte le comunicazioni fatta eccezione per quella di propria ed esclusiva competenza, della fonte o dell'origine delle notizie e/o messaggi acquisiti, fornendo, in ogni caso, dati univoci come imparzialmente rilevati.

Art. 5 - Supporto alle pubbliche autorità

1. Al fine di contribuire, in ragione delle capacità, cognizioni, attrezzature ed informazioni in possesso, nonché della propria funzione di osservatore qualificato, al pieno soddisfacimento delle finalità di pubblico interesse generale perseguite, l'Avvisatore Marittimo – Port Informer è tenuto ad offrire – a titolo gratuito – alle Autorità, Enti ed organismi che nell'ambito dei porti svolgono compiti/funzioni direttamente o di riflesso collegate con l'attività commerciale portuale, in ragione dei fini istituzionali pubblici affidati, ogni dato in possesso necessario per il perseguimento delle finalità proprie dell'Ente richiedente.
2. In particolare, l'Avvisatore Marittimo – Port Informer, nei confronti dell'Autorità Marittima è tenuto a:
 - informare senza indugio su eventuali situazioni di pericolo, soccorso od emergenza in mare o in porto di cui abbia avuto cognizione diretta o indiretta o di cui abbia comunque avuto notizia;
 - partecipare ove richiesto al quadro esercitativi portuale segnatamente in termini di informazione o ausilio tecnico;
 - fornire ogni informazione in possesso relativa alle navi previste in arrivo o presenti nella rada ed in porto comunicando gli orari di arrivo partenza e movimento delle stesse;

- mettere a disposizione le proprie risorse radio per contattare le navi presenti in porto, in rada o in transito nelle acque di giurisdizione e per l'eventuale diffusione di comunicazioni;
 - fornire ogni altra notizia connessa, direttamente o di riflesso, con l'erogazione del servizio.
3. Nei casi di supporto offerto in situazioni di emergenza (in porto o fuori dello stesso) o di partecipazione a esercitazione, ai sensi del presente articolo, l'Avvisatore Marittimo – Port Informer può, previa richiesta dell'Autorità Marittima coordinatrice, procedere all'acquisizione e registrazione dei dati derivanti dalla stessa attività di supporto.

Art. 6 - Divieti

1. E' fatto divieto all'Avvisatore Marittimo – Port Informer di fornire notizie, dati ed elementi che attengano alla sfera delle attribuzioni dell'Autorità Marittima e dei servizi tecnico-nautici.
2. In particolare, non possono essere forniti:
- a) dati o notizie di qualsiasi genere inerenti navi militari nazionali o estere e navi abilitate a servizi dello Stato, a meno che tali notizie siano dirette esclusivamente all'Autorità Marittima o di Polizia;
 - b) dati o notizie inerenti la "Security" navale o portuale, a meno che tali notizie non siano dirette esclusivamente all'Autorità Marittima o di Polizia;
 - c) dati tecnici, non ufficialmente pubblicati, su banchine, arredamenti portuali ed altro, limitando l'informazione a notizie di carattere generale sul porto utili per la sua utilizzazione così come da atti ufficiali;
 - d) dati relativi alla disponibilità del pilota di servizio;
 - e) dati relativi alla disponibilità dei rimorchiatori;
 - f) dati relativi alla disponibilità degli ormeggiatori/barcaioli;
 - g) dati relativi ai punti di fonda delle navi.
3. Nel caso in cui pervengano richieste di notizie relative ai divieti di cui al precedente comma 2, l'Avvisatore Marittimo – Port Informer invita il richiedente a contattare l'Autorità Marittima, fornendo i relativi recapiti telefonici, radio ecc...
4. I divieti di cui sopra non operano in attività di ri-trasmissione per conto di altri soggetti originatori autorizzati dell'informazione. In questi casi, l'Avvisatore Marittimo – Port Informer è tenuto a premettere che la comunicazione viene effettuata "in nome e per conto di".

Art. 7 - Tariffe

1. Il corrispettivo dei servizi resi dall'Avvisatore Marittimo, tenuto conto dei costi e dei fattori caratterizzanti la realtà del porto, è determinato dal soggetto erogatore del servizio, d'intesa con i rappresentanti, in sede locale, degli operatori interessati.
2. Le tariffe, determinate per singole linee di attività, sono depositate per le finalità di vigilanza e controllo presso l'Autorità Marittima e trasmesse alla locale Camera di Commercio ed all'Autorità Portuale.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Capitaneria di Porto di Savona

Ordinanza n. 331 /2011

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona;

VISTO il Decreto Legislativo 24 giugno 2003 n. 182 "Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico";

VISTA la circolare n. GAB/2004/2181/D01 in data 09.03.2004 "Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n. 182 - Chiarimenti ed applicazione delle modifiche introdotte con la legge 27.02.2004, n. 47 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio;

VISTA l'ordinanza n. 42 in data 17 maggio 2004 di questo Comando con la quale sono state emanate disposizioni di carattere provvisorio al fine di offrire all'utenza uniformità di comportamento in sede di Direzione Marittima della Liguria, in attesa dell'emanazione delle necessarie direttive applicative a livello nazionale da parte del Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare;

VISTO il piano di Raccolta e di Gestione dei Rifiuti nel porto di Savona-Vado redatto dall'Autorità Portuale di Savona ed approvato con delibera della Giunta della Regione Liguria n. 1145 del 13 ottobre 2004, in cui vengono individuate le tipologie di rifiuti che possono essere conferiti nel porto di Savona-Vado Ligure e le relative società di servizi di rifiuti autorizzate;

VISTA la circolare III RAM 2008 - dispaccio n. RAM/582/2/2008- in data 11.02.2008 con cui il Reparto Ambientale Marittimo del Corpo delle Capitanerie di Porto, al fine di uniformare ed armonizzare sul territorio nazionale le procedure relative alle valutazioni da parte dell'Autorità marittima per consentire il mantenimento a bordo delle navi dei rifiuti prodotti, per il rilascio delle autorizzazioni al mantenimento a bordo di detti rifiuti, per il rilascio delle esenzioni in favore delle navi in servizio di linea e per la unifica degli atti emessi, ha individuato specifici criteri amministrativi standardizzati;

VISTA l'ordinanza n. 6/2008 in data 27 maggio 2008 dell'Autorità Portuale di Savona che disciplina la gestione dei rifiuti provenienti dalle navi che scalano il porto di Savona-Vado Ligure;

VISTO il decreto 01 luglio 2009 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare relativo al "Recepimento della Direttiva 2005/71/CE, recante modifica dell'allegato II, della direttiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui di carico;

VISTO il dispaccio n. RAM/3919/2/2004- in data 07.09.2004, con cui il Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto, ha chiarito i criteri amministrativi per il rilascio delle autorizzazioni al mantenimento a bordo dei rifiuti in parola;

VISTO il dispaccio n. RAM/1625/2/2010 in data 19.5.2010 del Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto con cui si partecipa al parere reso dall'Agenzia dell'Estrato-Divisione Generale dell'Abruzzo- relativamente all'applicabilità dell'imposta di bollo agli atti di cui alla norma in parola;

VISTO il dispaccio n. RAM/4168/2/2010- in data 05.10.2010, con cui il Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto ha richiamato i criteri per la determinazione delle tariffe del servizio raccolta e smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico;

RITENUTO quindi di dover dare applicazione, nel porto di giurisdizione, alle procedure indicate nelle disposizioni di cui sopra;

VALUTATI i risultati conseguiti durante il periodo di applicazione dell'ordinanza n. 42/2004 in data 17 maggio 2004, di questo Comando;

VISTI l'articolo 81 del Codice della Navigazione e art. 39 del relativo Regolamento di attuazione;

RENDE NOTO

Tutte le navi, ad esclusione delle navi da guerra le quali si attengono alle disposizioni emanate dal Ministero della Difesa come previsto dall'art. 3 punto 2 del Dlgs. 182/03, a prescindere dalla loro bandiera e stazza, che fanno scalo o operano nel porto di Savona-Vado Ligure sono tenute ad osservare le disposizioni della presente Ordinanza.

ORDINA ARTICOLO 1 (Notifica)

1. E' approvato il "Modulo di notifica dei rifiuti prodotti da navi" contenuto nella scorta delle disposizioni indicate nel decreto 1 Luglio 2004 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in premessa citato (allegato 1) e che si ritiene parte integrante della presente Ordinanza.
2. Si fa obbligo ai comandanti delle navi in arrivo nel porto di Savona-Vado Ligure, anche tramite la propria agenzia marittima raccomandataria, ad esclusione dei pescherecci, le unità da diporto omologate per un massimo di 12 passeggeri e delle unità cisterna adibite al servizio di buscamaggio in regime di concessione, di presentare il "modulo di notifica" di cui al punto 1 alla sezione Tecnica di questa Capitaneria di Porto via email cpasavona@ml.gov.it, secondo la seguente tempistica:
 - almeno 24 ore prima dell'arrivo della nave nel porto di Savona-Vado Ligure;
 - a meno di 24 ore dall'arrivo, non appena il porto sia noto;
 - in caso di durata del viaggio inferiore a 24 ore, prima della partenza della nave dal porto di scalo precedente a quello di Savona-Vado Ligure.
3. Le informazioni di cui sopra devono essere conservate a bordo almeno sino al successivo porto di scalo e messe a disposizione dell'Autorità marittima, qualora richieste.
4. Il modulo di notifica deve essere rappresentato qualora intervengano modifiche ai dati già segnalati o variazioni sostanziali nei quantitativi.

5. La mancata presentazione del Modulo di notifica ovvero la presentazione di un modulo palesemente incompreso, oltre alle sanzioni previste dal decreto, comporterà l'ispezione a bordo da parte del personale della Capitaneria di Porto finalizzata ad accertare la consistenza dei residui a bordo e la capacità di stoccaggio dei rifiuti in funzione degli spazi disponibili, della durata del viaggio e della possibilità di successivo conferimento.
6. Le navi in possesso della specifica "menzione" di cui al successivo art. 3 sono esentate dalla presentazione del modulo di notifica sopra richiamato fermo restando l'obbligo di comunicare alla Sezione Tecnica di questo Comando gli estremi dell'esenzione, la sua scadenza nonché l'Autorità marittima che l'ha rilasciata.

ARTICOLO 2 (Conferimento dei rifiuti)

1. Tutte le navi, ad esclusione dei pescherecci, delle unità da diporto omologate per un massimo di 12 passeggeri e delle unità sistema adibite al servizio di bunkeraggio in regime di concessione sono tenute a conferire i rifiuti, notificati con il modello di cui all'articolo 1, prima che la nave lasci il porto di Savona-Vado Ligure. Le modalità di espletamento del servizio di raccolta rifiuti sono ripamate nell'ordinanza n. 6/2008 del 27.05.2008 della competente Autorità Portuale di Savona citata in premessa.
2. Fermo restando l'osservanza delle disposizioni di cui ai punti successivi, la nave potrà proseguire verso il successivo porto senza aver adempiuto alle disposizioni di cui al punto 1 previo rilascio di specifica autorizzazione (allegato 2) da parte di questa Capitaneria di Porto, accertato che, sulla base delle informazioni fornite con la notifica di cui all'Articolo 1, integrate eventualmente da quelle acquisite in occasione di scali precedenti, vi sia una capacità di stoccaggio, per le varie tipologie di rifiuti, sufficiente fino al successivo porto di scalo e che lo stesso sia dotato di *reception facility*.
3. Al fine di ottenere l'autorizzazione di cui al punto 2 del presente articolo (deroga dall'obbligo del conferimento dei rifiuti) la notifica di cui all'articolo 1 corredata dal previsto bollo può essere ritenuta istanza per l'ottenimento della autorizzazione prevista.
4. Sulla base delle informazioni ricevute, la Capitaneria di Porto di Savona potrà eventualmente disporre un'ispezione a bordo. Tale visita, senza oneri a carico della nave, sarà eseguita, ove necessario, anche in collaborazione con il Consorzio chimico di Porto e dell'Ufficio di Sanità Marittima. Resta inteso che, qualora l'intervento di tali soggetti fosse richiesto direttamente dall'armatore, dal comandante o dal raccomandatario ovvero la necessità di un intervento sia direttamente rinviabile all'armatore, le relative spese saranno a carico della nave.
5. Questa Capitaneria di Porto, non procederà al rilascio del provvedimento di autorizzazione di cui al punto 2, e la nave sarà obbligata a conferire, prima di lasciare il porto, i rifiuti esistenti e prodotti qualora:
 - la stessa richieda la partenza "per ordini" ovvero per un porto senza avere operazioni commerciali pianificate;
 - il successivo porto di scalo sia privo di impianti di raccolta certificati dall'amministrazione del porto di destinazione. L'ovvio di presentare la certificazione attestante che il porto di destinazione è dotato di idonea stazione di ricezione (*reception facility*) è a carico del richiedente la deroga;
 - La nave sia stata già ~~una~~ autorizzata da altra Autorità marittima a procedere sino al porto di Savona per il conferimento dei rifiuti. È fatta salva la possibilità di richiedere una ulteriore deroga qualora vi sia la capacità di stoccaggio, per le varie tipologie di rifiuti, sufficiente fino al successivo porto di scalo e che lo stesso sia dotato di *reception facility*.
6. In caso di obbligo di scarica e al fine di ottenere le autorizzazioni, l'agenzia marittima dell'unità dovrà produrre evidenza documentale di conferimento dei rifiuti alla Sezione

Tecnica di questa Capitaneria di Porto durante l'orario di apertura al pubblico - in altro orario all'Ufficio Armamento e Spedizione - ovvero per il tramite del servizio di conferimento dovrà essere notificata l'avvenuta discarica.

7. Qualora condizioni meteorologiche avverse non consentissero la discarica dei rifiuti, ovvero fosse temporaneamente indisponibile il servizio di raccolta, la Sezione Tecnica valuterà la possibilità di permettere la partenza della nave effettuando accertamenti tecnici conformi alle previsioni della Convenzione Marpol 73/78 e purché la nave possieda capacità di stoccaggio sufficiente per permettere alla stessa di raggiungere il porto di destinazione.
8. Qualora una nave in possesso dell'esenzione di cui al precedente articolo 1 punto 6 intenda conferire i rifiuti nel porto di Savona- Vado Ligure deve presentare alla Sezione Tecnica di questa Capitaneria di Porto le informazioni cumulative utilizzando il modulo allegato 1 e successivamente la certificazione dell'avvenuto conferimento secondo quanto stabilito nel precedente punto 6.

ARTICOLO 3

(Esenzione - navi di linea)

1. In deroga alle previsioni di cui all'art. 2 le navi in servizio di linea, come meglio sotto identificate, possono ottenere "esenzione" ai sensi dell'art. 7 del Decreto Legislativo n. 115/03.
A tal fine è necessario produrre apposita istanza documentata alla Sezione Tecnica di questa Capitaneria di Porto.
2. Per la definizione delle navi in servizio di linea come indicato dal superiore Ministero dell'Ambiente, è usata quella di cui al Dp. 000724/XI del 10.01.1992 dell'allora Ispettorato Generale delle Capitanerie di Porto: "navi che effettuano scali in più porti con frequenza e con itinerari prestabiliti". A tal fine è considerata "nave di linea" quella:
 - i cui scali siano adeguatamente pubblicizzati;
 - la cui frequenza e regolarità degli scali sia ricompresa in un arco temporale di 60 ore per le navi da passeggeri e di 120 ore per le altre tipologie.

ARTICOLO 4

(Navi che effettuano scali regolari senza rientrare nella definizione "navi di linea")

1. Al fine di semplificare l'iter amministrativo, le unità che non rientrano nella definizione di "navi di linea" di cui all'art. 3 della presente ordinanza, ma che con regolarità toccano il porto di Savona-Vado Ligure possono richiedere una autorizzazione (rinnovabile) con validità massima di 6 mesi, per mantenere a bordo i rifiuti prodotti (scorie di vernice e mordenti). Per ottenere l'autorizzazione in parola, la richiesta dovrà essere documentata con la presentazione dei piani di viaggio previsti, i quantitativi di residui oleosi stimati che verranno prodotti in detti viaggi e l'indicazione dei porti nei quali verranno conferiti.
2. Le navi in possesso dell'autorizzazione dovranno in ogni caso osservare quanto previsto dall'articolo 1 comma 2 e presentare copia delle ricevute di conferimento effettuate nei porti indicati.

ARTICOLO 5

(Navi che sostano nel porto per più di 24 ore)

1. Fermo restando le disposizioni di cui all'art. 1 della presente Ordinanza, le navi, durante la sosta nell'ambito portuale di Savona- Vado Ligure, non possono accumulare a bordo rifiuti in quantità superiore alla propria capacità di stoccaggio per le varie tipologie di prodotti.

4. Le navi che sostano in porto per un periodo superiore a 24 ore devono comunque conferire con periodicità giornaliera i rifiuti di origine alimentare (di cucina) ed ogni altro tipo di rifiuto deperibile alle aziende autorizzate dalla competente Autorità portuale. La presente disposizione non si applica alle navi in disarmo, per le quali verrà stabilito un termine di volta in volta, in relazione alla consistenza numerica dell'equipaggio.

ARTICOLO 6 (Sanzioni)

Fermo restando le sanzioni previste dall'art. 17 decreto legislativo 24 giugno 2000, n. 182 e salvo che il fatto non costituisca specifico e più grave reato, l'inservanza delle disposizioni della presente ordinanza sarà punita ai sensi dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione.

ARTICOLO 7 (Norme transitorie e finali)

Resta salva da parte del Comandante della Capitaneria di Porto di concedere, in presenza di particolari e motivate esigenze, specifica autorizzazione a lasciare il porto in deroga alle previsioni della presente ordinanza.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza che abroga l'ordinanza n. 42 in data 17 maggio 2004 citata in premessa.

Sevima, 16/12/2011

Fm IL COMANDANTE
CV(CP) Enrico MORETTI



Decreto n. 11/2003

Il Presidente

Vista la Legge 28 gennaio 1994, n.84, e s.m.i. ed in particolare l'Art. 6 che istituisce l'Autorità Portuale di Savona;

Visto l'Art. 22 del D.Lvo. 272/99 che attribuisce all'Autorità Portuale, sentita la A.S.L. locale competente, il compito di stabilire i tempi, i limiti e le modalità relativi al deposito temporaneo delle merci pericolose nelle aree portuali in attesa di imbarco o deflusso;

Constatato

Che in data 05/12/2000 la REEFER TERMINAL S.p.A. ha presentato all'Autorità Portuale di Savona, ai sensi dell'Art. 22 del D.Lvo. 272/99, istanza volta ad ottenere autorizzazione per la sosta temporanea, nelle aree in concessione nel Bacino Portuale di Vado Ligure, di merci pericolose in containers in attesa di imbarco o di deflusso;

Che il progetto allegato all'istanza, a firma dell'Ing. Sergio FENOGLIO di Carcare (SV), è stato una prima volta esaminato in data 22/02/2001 dalla Commissione costituita da Autorità Portuale, Autorità Marittima, Vigili del Fuoco e A.S.L. n. 2 del Savonese che ha richiesto integrazioni progettuali con particolare riferimento a più approfonditi elementi di valutazione del rischio ed alle conseguenti misure di prevenzione e protezione;

Che in data 01/06/2001 la REEFER TERMINAL S.p.A. ha presentato una revisione del progetto con una sostanziale riduzione nella richiesta dei quantitativi in deposito e con gli elementi di approfondimento richiesti;

Che in data 02/07/2001 la REEFER TERMINAL S.p.A. ha presentato una ulteriore integrazione sulla valutazione di rischio ambientale e sul lay-out del deposito;



AUTORITÀ PORTUALE DI SAVONA

- Che** in data 02/07/2001, come risulta da relativo verbale conservato agli atti, il progetto presentato dalla REEFER TERMINAL S.p.A. nella versione allegata alla lettera del 01/06/2001 e con le integrazioni presentate in data 02/07/2001, esaminato dalla predetta Commissione integrata dall'A.R.P.A.L. in veste di consulente tecnico, è stato ritenuto meritevole di approvazione con esclusione delle merci Classe IMO 6.1 e con l'inserimento di alcune altre particolari prescrizioni vincolanti per l'Azienda ai fini del rilascio del provvedimento autorizzativo;
- Che** le risultanze della Commissione riunitasi il 02/07/2001 sono state comunicate alla REEFER TERMINAL S.p.A. con nota raccomandata Prot. 5536/Tec. del 13/07/2001;
- Che** con nota raccomandata Prot. n. 8363/Tec. del 13/11/2001 l'Autorità Portuale di Savona, in relazione all'entrata in vigore del D.M. 16/05/2001 n. 293, comunicava alla Soc. REEFER TERMINAL S.p.A. che il provvedimento autorizzativo alla sosta nelle aree portuali di merci pericolose sarebbe stato rilasciato, ad interventi ultimati e previo sopralluogo, con la prescrizione aggiuntiva che non potranno essere presenti in deposito sostanze specificate nella colonna 1 dell'allegato I al D.Lgs. 17/08/1999 n. 334, eventualmente rientranti nelle classi IMO assentite, in quantitativi superiori a quelle indicate nella colonna 2 del medesimo allegato;
- Che** con note del 01/02/2002 e 05/03/2002 la REEFER TERMINAL S.p.A. ha presentato, sempre a firma dell'Ing. Sergio FENOGLIO, istanza di variante "REVISIONE 2 - gennaio 2002" la quale, rispetto al progetto già valutato dalla Commissione del 02/07/2001, prevede unicamente la riduzione della consistenza numerica complessiva dei containers a deposito, nonché il ricollocamento delle relative piazzole adibite alla sosta temporanea, mentre mantiene invariata la richiesta relativa le classi IMO di merci pericolose da autorizzare;
- Che** la "REVISIONE 2 - gennaio 2002" del progetto è stata, in data 03/04/02, esaminata e ritenuta meritevole di approvazione dalla Commissione, salvo l'adozione da parte di Reefer Terminal S.p.A. degli ulteriori accorgimenti comunicati alla medesima con nota raccomandata Prot. 3790 del 09/05/02;
- Che** in data 23/01/2003, come risulta da relativo verbale conservato agli atti, la succitata Commissione ha verificato, mediante sopralluogo presso le aree nel bacino di Vado Ligure interessate dal deposito oggetto dell'istanza, che la REEFER TERMINAL S.p.A. abbia realizzato lo stesso deposito in conformità al progetto approvato dalla Commissione e nel rispetto di tutte le ulteriori prescrizioni richieste.



DECRETA

Articolo 1

Ai sensi dell'Art. 22 del D.Lvo. 272/99, la REEFER TERMINAL S.p.A. è autorizzata alla movimentazione ed allo stoccaggio di merci pericolose in containers, in attesa di imbarco o di deflusso, nel deposito realizzato presso le proprie aree in concessione nell'ambito portuale di Vado Ligure in conformità al disegno "planimetria generale" a firma dell'ing. Sergio Fenoglio allegato sub 1) del presente documento.

Articolo 2

L'autorizzazione è subordinata al rispetto delle seguenti condizioni di carattere generale, oltre che a tutte quelle di carattere tecnico-operativo e logistico contenute nella relazione tecnica REV 2 – gennaio 2002 - allegato sub 2) al presente documento:

- il periodo di sosta presso il deposito delle singole partite di merci pericolose dovrà essere contenuto in 7 giorni circa;
- le merci dovranno essere appositamente imballate, secondo le specifiche dell'IMDG Code, all'interno dei containers e non dovranno essere soggette ad alcun tipo di manipolazione;
- le sostanze indicate nella colonna 1 dell'Allegato I al D.Lvo 334/99, anche se appartenenti alle classi IMO di seguito elencate, non potranno essere messe a deposito in quantità superiori ai limiti riportati nella colonna 2 del medesimo Allegato.

La presente autorizzazione è limitata alle merci pericolose appartenenti alle sole classi e sottoclassi IMO di seguito elencate, nel rispetto delle quantità ad esse associate:

A) CLASSE 1 – ESPLOSIVI

Sosta contemporanea fino ad un massimo di 1 (uno) contenitore e limitatamente a:

- munizionamento di sicurezza, cartucce, cartucce da caccia (cl.1.62)
- bossoli vuoti per cartucce da caccia (cl.1.72)



AUTORITÀ PORTUALE DI SAVONA

- capsule per accensione (cl.1.116)
- cariche di sicurezza per uso industriale (cl. 1.68)
- munizionamento a “salve” (cl.1.64)

B) CLASSE 2 – GAS COMPRESSI, LIQUEFATTI, LIQUEFATTI REFRIGERATI, DISCIOLTI SOTTO PRESSIONE

B1 – Gas infiammabili – Sottoclasse 2.1

Sosta contemporanea fino ad un massimo di 2 (due) contenitori di merci della classe, con l'esclusione di tutti i gas infiammabili, aventi la caratteristica di essere più pesanti dell'aria e di:

- acetilene (cl.2.1)
- dimetil ammina anidra (cl.2.50)
- formaldeide gassosa – n.c. –
- idrogeno compresso (cl.2.67)
- idrogeno liquefatto refrigerato (cl.2.68)
- ossido di acetilene (cl.2.114)

B2 – Gas non infiammabili e non tossici – Sottoclasse 2.2

Sosta contemporanea fino ad un massimo di 2 (due) contenitori

E' vietato lo stoccaggio di tutti i gas tossici

C) - CLASSE 3 – LIQUIDI INFIAMMABILI

C1 – Sottoclasse 3.1 – Flashpoint < - 18 °C

Sosta contemporanea fino ad un massimo di 6 (sei) contenitori

C2 – Sottoclassi 3.2 e 3.3 – Flashpoint > - 18 °C

Sosta contemporanea fino ad un massimo di 6 (sei) contenitori

E' vietato lo stoccaggio di tutti i liquidi infiammabili, che siano tossici nonché di quelli sotto elencati:

- acrilonitrile (cl.3A4)
- acroleina (cl.3A5)
- dietilammina (cl.A10)
- dimetil ammina (cl.3A32)
- etere dietilico (cl.A11)
- ossido di propilene (cl.3A27)
- solfuro di carbonio (cl.3A28)

D) CLASSE 4 – SOLIDI INFIAMMABILI

D1 – Solidi infiammabili della sottoclasse 4.1

D2 – Materie suscettibili di combustione spontanea della sottoclasse 4.2

Via Gramsci, 14 – 17100 - Savona Italy - Tel. +39 01985541 Fax +39 019827399 <http://www.porto.sv.it> - C.F./P.I. 00110840097



D3 – Sostanze che a contatto con l'acqua sviluppano gas infiammabili della sottoclasse 4.3

Sosta contemporanea fino ad un massimo di 2 (due) contenitori

E' vietato inoltre lo stoccaggio delle sotto elencate merci:

- alluminio alchili (cl.4.2.1)
- alluminio tributile (cl.4.2.2)
- alluminio trietile (cl.4.2.3)
- alluminio trimetile (cl.4.2.4)
- cloruro di alluminio alchili (cl.4.2.13)
- zinco dietile (cl.4.2.46)
- zinco dimetile (cl.4.2.47)

E) - CLASSE 5 – MATERIE COMBURENTI E PEROSSIDI ORGANICI

Stoccaggio di tutte le merci appartenenti alla classe 5, fino ad un massimo di 2 (due) contenitori

F) – CLASSE 6 – MATERIE TOSSICHE ED INFETTANTI

F1 – Infettanti – Sottoclasse 6.2

Sosta ad un massimo di 2 (due) contenitori di pelli o vestiario usato appartenenti alla sottoclasse 6.2

E' vietato lo stoccaggio di tutte le altre merci appartenenti alla sottoclasse 6.2

G – CLASSE 7 – MATERIALI RADIOATTIVI

E' vietato lo stoccaggio di tutte le merci appartenenti alla classe 7

H – CLASSE 8 – MATERIE CORROSIVE

Stoccaggio fino ad un massimo di 8 (otto) contenitori

E' vietato lo stoccaggio di tutti i materiali corrosivi che abbiano anche proprietà tossiche e/o comburenti, nonché delle merci sotto elencate:

- acido acrilico (cl.8.13)
- acido fluoridrico (cl.8.36)
- acido metacrilico (cl.8.45)
- alchilemine e polialchilemine (cl.8.64 e cl.8.65)
- allitriclorosilane (cl.8.66)
- ammine alifatiche terziane (cl.8.69)
- bifloruro di potassio solido (cl.8.86)
- bifloruro di sodio (cl.8.88)
- bromo e soluzioni di bromo /cl.8.95)
- cloruro cianidrico (cl.8.125)
- cloruro siloni (cl.8.115)
- ossobromuro fosforo solido ed in soluzione (cl.8.216 e cl. 8.217)
- pentabromuro di fosforo (cl.8.224)



AUTORITÀ PORTUALE DI SAVONA

I – CLASSE 9 – MERCI PERICOLOSE DIVERSE

Sosta contemporanea fino ad un massimo di 4 (quattro) contenitori

nota: *il contenitore di riferimento è assunto pari a 20 piedi, contenente 15 tons di merce, con ingombro in pianta pari a mt. 2,50x6,50.*

Articolo 3

Il mancato rispetto delle condizioni e dei limiti imposti al deposito in oggetto dal presente provvedimento e/o l'inosservanza delle misure preventive e delle procedure contenute nella relazione allegata al progetto approvato dalla Commissione produrranno, a seconda dei casi, la sospensione temporanea o il decadimento immediato della presente autorizzazione

Articolo 4

Il presente decreto ha decorrenza dal 1 aprile 2003.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare il presente decreto.

Per le violazioni al presente Decreto si applicano le sanzioni previste dall'Art. 1174 del Codice della Navigazione qualora il fatto non costituisca più grave reato.

Savona, li 28 marzo 2003.

Il Presidente

F.to A. Becce

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

Il Segretario Generale

Ing. C.Canavese



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Savona

ORDINANZA n. 09 /2010

"Disciplina in materia di tutela ambientale marino e costiero"

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del porto di Savona:

- VISTA** la L. 31.12.1982, n. 979 recante "Disposizioni per la difesa del mare".
- VISTO** il D. Lgs. 24.06. 2003, n. 182 recante "Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico"
- VISTO** il D. Lgs. 03.04.2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale".
- VISTA** la L. 29.09.1980, n. 652, recante "Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse degli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973", nonché l'intera disciplina nazionale e internazionale in materia di tutela dell'ambiente marino e costiero e di responsabilità e di risarcimento del relativo danno.
- VISTA** la L. 08.07.1986, n. 349 recante "Istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale".
- VISTA** la L. 28.01.1994, n. 84 recante "Riordino della legislazione in materia portuale" e successive modifiche e integrazioni
- VISTO** l' "International Code for the construction and equipment of ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk " (IBC Code).
- VISTE** le proprie Ordinanze n. 40/2003 in data 14.05.2003, n. 08/1997 e n. 09/1997 entrambe in data 31.05.1997, disciplinanti il servizio antinquinamento nel porto di Savona-Vado Ligure e le tariffe applicabili per le relative prestazioni.
- VISTO** il "Regolamento di sicurezza del porto di Savona e Vado Ligure" approvato con proprio Decreto n. 03/1990 in data 29.01.1990.
- VISTA** la propria Ordinanza n. 119/2008 in data 29.10.2008 disciplinante la navigazione e la sosta in rada delle navi nelle acque di giurisdizione della Capitaneria di porto di Savona.
- VISTA** la propria Ordinanza n. 103/2009 in data 24.11.2009, recante "Disciplina degli accosti".
- RITENUTO** opportuno adeguare la disciplina relativa alla tutela dell'ecosistema marino, ricomprendendo in un unico testo normativo le previsioni di tutela ambientale, le modalità di espletamento del servizio antinquinamento, nonché i requisiti per ottenere la relativa concessione.
- PRESO ATTO** del progetto relativo alla realizzazione del sistema antinquinamento e monitoraggio ambientale della rada di Vado Ligure predisposto dall'Autorità portuale di Savona e recepito, per la parte d'interesse, da questa Capitaneria di Porto.
- VISTI** gli esiti delle riunioni tenutesi presso la Capitaneria di Porto di Savona in data 26.01.2010, 09.02.2010, 23.02.2010 e 02.03.2010 cui hanno partecipato tutti i soggetti interessati.

- VISTA** la nota prot. n. 2167/2010/Pres del 15.03.2010 con cui l'Autorità Portuale di Savona ha partecipato a questa Capitaneria la condivisione dei contenuti del documento in bozza della presente ordinanza.
- VISTA** la nota congiunta in data 15.03.2010 con cui ISOMAR e Unione Utenti del Porto di Savona Vado hanno espresso a questa Capitaneria la condivisione dei contenuti del documento in bozza della presente ordinanza.
- VISTI** gli artt. 30, 52, 66, 68, 71, 81, 1174, 1231, 1249 e 1255 del Codice della navigazione e gli artt. 59, 60, 61 e 77 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima).

ORDINA

CAPO I - NORME GENERALI

Art. 1 - Definizioni

Ai fini della presente ordinanza si forniscono le sottoelencate definizioni:

- **Autorità Portuale:** l'Autorità Portuale di Savona;
- **area regolamentata:** area di forma semicircolare con raggio di 5 miglia incentrata sul fanale rosso del molo di soprafflutto del porto di Savona (E.F. 1546 - E 1193);
- **Capitaneria:** la Capitaneria di Porto di Savona;
- **ditta autorizzata:** ditta titolare di una concessione rilasciata dalla Capitaneria per l'esercizio dell'attività di antinquinamento;
- **loading master:** il soggetto, incaricato dalla società concessionaria del terminale, che coordina e supervisiona le attività di caricazione e scarica tra la nave e terminale stesso;
- **nave:** tutte le navi come definite dall'art. 136 del Cod. nav.;
- **panne d'altura:** barriere galleggianti idonee a confinare in mare aperto il prodotto sversato;
- **panne portuali:** barriere galleggianti idonee a confinare in acque protette/calme il prodotto sversato;
- **porto:** i bacini portuali di Savona e Vado Ligure, nonché la rada di Savona e Vado Ligure comprensiva dei punti di fonda di cui all'Ordinanza n. 119/2008 citata in premessa;
- **terminale:** i terminali marittimi, campo boe e piattaforme del porto adibiti alla caricazione, alla scarica e allo stoccaggio di prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici.

Art. 2 - Campo di applicazione

Le presenti norme si applicano a tutte le navi di qualsiasi nazionalità e agli stabilimenti (raffinerie, depositi costieri, cantieri navali, stabilimenti industriali, officine) che operano nella giurisdizione del Compartimento Marittimo di Savona.

Art. 3 - Divieto di sversamento in mare di prodotti inquinanti

Nell'ambito dei porti e del mare territoriale ricadente sotto la giurisdizione del Compartimento Marittimo di Savona è vietato alle navi sversare e/o immettere in mare, anche indirettamente, qualsiasi prodotto inquinante, nonché materiali solidi e liquidi, compresi i rifiuti di bordo.

Tali divieti sono applicabili anche alle raffinerie, ai depositi costieri di oli minerali e loro derivati, ai cantieri navali, agli stabilimenti, alle officine meccaniche ubicate a terra e a tutte le aziende/industrie/insediamenti che nello svolgimento della loro attività possono arrecare pregiudizio all'ambiente marino e costiero di giurisdizione del Compartimento Marittimo di Savona.

Art. 4 - Misure di vigilanza

I comandanti delle navi e i titolari di attività/aziende/industrie/insediamenti che possono causare inquinamenti devono disporre tutte le misure atte in via preventiva a evitare lo sversamento e il colaggio in mare di prodotti inquinanti, vigilando sull'osservanza delle disposizioni impartite al proprio personale.

Al verificarsi di sversamenti, dovranno immediatamente porre in essere tutte le misure necessarie per limitarne gli effetti e ripristinare le aree.

Art. 5 - Divieto di pulizia e lavaggio delle stive del carico

Nelle acque di giurisdizione del Compartimento Marittimo di Savona è vietato alle navi effettuare il lavaggio, la pulizia e la disinfestazione delle stive del carico e della coperta, senza l'attuazione di tutte le precauzioni atte a prevenire possibili sversamenti in mare di prodotti inquinanti.

CAPO II - DISPOSIZIONI APPLICABILI ALLE NAVI CHE TRASPORTANO PRODOTTI PETROLIFERI, PETROLCHIMICI E CHIMICI

Art. 6 - Obblighi certificativi per le navi

Le navi che trasportano più di 2.000 tonnellate di prodotti petroliferi possono accedere ed operare in porto e transitare nelle acque territoriali di giurisdizione del Compartimento Marittimo di Savona, soltanto se munite del certificato assicurativo prescritto dall'art. VII para 1 della "Convenzione Internazionale sulla responsabilità civile per danni derivanti da inquinamento da idrocarburi", con allegato, adottata a Bruxelles il 29.11.1969 e ratificata con la legge 06.04.1977, n. 185.

Prima dell'ingresso di tale tipo di nave nell'area regolamentata, il proprietario/l'armatore/il comandante/il raccomandatario deve comunicare alla Capitaneria gli estremi del certificato assicurativo, da esibire eventualmente a richiesta. In difetto la Capitaneria vieterà l'ingresso in porto, ordinando alla nave di dirigere fuori dalle acque nazionali.

Art. 7 - Obblighi operativi a bordo delle navi

Alle navi trasportanti prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici e a quelle impegnate in operazioni di rifornimento o allibio, è fatto obbligo:

1. al Comandante, o all'Ufficiale di coperta da questi incaricato, di effettuare la sorveglianza necessaria durante le operazioni di caricazione, scarico o rifornimento, affinché:
 - a) un membro qualificato dell'equipaggio sia destinato all'effettuazione delle manovre per il travaso e alla sorveglianza del buon funzionamento dei mezzi di carico e scarico; nel caso di movimentazione contemporanea di più prodotti dovrà essere destinata una persona per ogni prodotto;
 - b) sia concordato con i rappresentanti del deposito costiero un efficace collegamento nave-terminale, in modo da garantire l'immediata interruzione del pompaggio in caso di fuoriuscita di prodotto inquinante dalle linee di carico/scarico;
 - c) le tubazioni siano in buone condizioni di manutenzione e funzionamento tali da evitare sversamenti e abbiano lunghezza sufficiente da assecondare eventuali movimenti della nave;
 - d) le pompe siano in buone condizioni di manutenzione e funzionamento;
 - e) gli ombrinali di coperta siano chiusi per evitare eventuali colaggi in mare di prodotto e siano sistemati, sotto le connessioni delle manichette, ghiotte atte a raccogliere eventuali perdite;
 - f) sia possibile in ogni momento e circostanza arrestare prontamente le operazioni in corso;
 - g) nel caso di fuoriuscita di prodotto, il personale di bordo proceda con tutti i mezzi a disposizione al contenimento e alla raccolta, nel più breve tempo possibile, di quanto sversato in coperta;
 - h) nel caso di avaria o di incidenti alla nave suscettibili di arrecare danni all'ambiente marino o costiero, venga informata immediatamente la Capitaneria e venga adottata ogni misura che permetta di evitare ulteriori danni ed eliminare gli effetti dannosi già prodotti;
 - i) informi immediatamente il loading master di qualunque evento/emergenza/peggioramento delle condizioni meteo intervenga a compromettere o a modificare le normali operazioni di caricazione/scarico, interrompendo, se del caso, le operazioni;
2. al Direttore di macchina, o all'Ufficiale di macchina da questi incaricato, di effettuare la sorveglianza necessaria affinché:
 - a) siano evitate perdite o colaggi a bordo nel corso delle operazioni di carico, scarico, rifornimento o trasferimento del bunker;
 - b) a fine scarico, le pompe del carico per lo zavorramento della nave siano poste in funzione prima dell'apertura delle valvole di mandata delle pompe stesse;
 - c) ultimato lo zavorramento, le valvole delle prese a mare siano chiuse prima di fermare le pompe, in modo da evitare che la quantità di prodotto oleoso o di acqua inquinata presente nelle linee possa essere sversata in mare.

CAPO III - OPERAZIONI PRESSO I TERMINALI

Art. 8 - Prescrizioni per la navigazione presso i terminali della rada di Savona-Vado Ligure

Nel raggio di 500 mt. dalla testata dei terminali della rada di Savona-Vado Ligure è vietata la sosta e l'ancoraggio di navi, nonché l'esercizio di ogni altra attività marittima, ad eccezione di quelle legate ai servizi connessi con le operazioni tecnico-commerciali della nave autorizzata.

Le navi che attraversano la rada di Savona-Vado Ligure entro il raggio di 500 mt. dai terminali di cui al precedente comma, qualora interessate da navi cisterna in operazioni commerciali o in fase di ormeggio/disormeggio, devono procedere a lento moto, mantenendo una velocità non superiore a cinque nodi e navigando a distanza di sicurezza dalle altre navi.

Art. 9 - Norme integrative di sicurezza per le navi operanti ai terminali della rada di Savona-Vado Ligure

Fatte salve ulteriori, eventuali disposizioni di sicurezza in vigore, le unità che operano ai terminali devono mantenere appennellati due cavi di lunghezza e resistenza adeguata, uno a prora e uno più vicino possibile alla poppa (posizionato in maniera da non intralciare i cavi d'ormeggio), che garantiscano l'eventuale rimorchio in emergenza della nave.

Di notte, durante le operazioni di scarica, la zona interessata dalle manichette, l'area di coperta della nave, il castello di prora, il ponte di manovra, le scale, le passerelle, i manifold e il pontile devono essere idoneamente illuminati.

Durante la sosta le unità devono mantenere un conveniente assetto e un'immersione che consentano, in ogni momento, di lasciare l'ormeggio in condizioni di sicurezza; devono altresì inalberare i segnali diurni e i fanali notturni prescritti dal "Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare" (COLREG '72).

Art. 10 - Obblighi per i terminali della rada di Savona-Vado Ligure

Fatti salvi eventuali, ulteriori adempimenti previsti dalla normativa, le società concessionarie/esercenti dei terminali, devono:

- a) designare uno o più tecnici, secondo le proprie esigenze, per la sorveglianza delle operazioni di connessione delle manichette ai terminali marini e per l'adozione di tutte le precauzioni ritenute necessarie per evitare il colaggio a mare e/o sui pontili dei prodotti movimentati;
- b) assicurare sui pontili e sulla nave, di concerto con il comando di bordo, un servizio di Guardia ai fuochi che garantisca vigilanza continua sull'andamento di ogni singola operazione, con particolare riguardo alle tubazioni di collegamento tra l'unità navale e il terminale, allo scopo di rilevare un'eventuale fuoriuscita di prodotto e dare il tempestivo allarme;
- c) nel caso di navi che operano al campo boe, ovvero lontane da installazioni presidiate da personale delle Società concessionarie/esercenti, deve essere prevista la presenza di un mezzo nautico da impiegare per la connessione e il distacco delle manichette utilizzate per le operazioni commerciali, che dovrà essere inserito nelle pianificazioni di sicurezza del Compartimento Marittimo di Savona. Detto mezzo nautico, che effettua il proprio servizio sotto bordo, deve svolgere un'attenta azione di vigilanza antinquinamento e di primo intervento per piccoli colaggi e modesti sbandamenti; a tal fine deve essere dotato di panne galleggianti di mt. 50 di lunghezza e di materiale assorbente in quantità tale da assolvere appieno e rapidamente alla funzione ed essere in grado di procedere, in caso di emergenza, anche al distacco della/e manichetta/e flessibile/i che collega/collegano la nave alle linee del terminale;
- d) riempire con acqua o altro prodotto ritenuto idoneo, le condutture e le manichette in caso di interruzione delle operazioni, nonché al termine delle operazioni stesse. E' consentito, comunque, lo svuotamento di tutta la linea con altri sistemi ritenuti efficaci che assicurino il medesimo livello di sicurezza. E' ammesso il mantenimento del prodotto nella linea di conduzione qualora l'impianto sia dotato di sistemi di protezione che permettano di prevenire fuoriuscite; tale alternativa è consentita nel caso in cui il riempimento delle linee di conduzione con acqua o altro prodotto idoneo, ovvero il loro svuotamento, renda meno sicura la tutela dell'ecosistema marino;
- e) assicurare un sistema di comunicazione efficiente dedicato tra la nave, il terminale e tutte le unità nautiche ivi operanti, idoneo a consentire di impartire l'ordine di immediata interruzione delle operazioni di pompaggio in situazioni di emergenza;

- ., nel caso di linee contenenti prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici, effettuare, sia via mare che via terra (qualora fattibile), frequenti controlli visivi degli specchi acquei, nonché delle tubazioni correnti lungo i pontili/banchine;
- g) qualunque emergenza nell'area del terminale e/o nei depositi costieri dovrà essere comunicata immediatamente alla Sala Operativa della Capitaneria (VHF ch. 16 - tel. 019.806476); inoltre, qualora personale ivi operante abbia notizia, direttamente o indirettamente, di situazioni pericolose per l'ambiente marino e costiero (esempio guasti agli oleodotti, tubazioni, giunti/flange ovvero perdite di prodotto, difetti o cattivo funzionamento di apparecchiature, ecc.), anche in via potenziale, deve darne immediata notizia al loading master. Tale obbligo riguarda anche il comandante e l'equipaggio della nave ormeggiata al terminale, che devono informare immediatamente il loading master di qualunque evento intervenga a compromettere o a modificare le normali operazioni di caricazione/dscarica;
- h) nell'ambito dei terminali, le società concessionarie/esercenti hanno l'obbligo, ognuno per l'area di propria competenza, di garantire il servizio di prevenzione antinquinamento in regime di autoproduzione, avvalendosi di personale dipendente, ovvero di ditte autorizzate, assicurando che, durante la movimentazione dei prodotti, siano sempre presenti sottobordo.
1. il mezzo nautico di cui alla precedente lett. c);
 2. un rimorchiatore cui deve essere collegato un rullo di panne galleggianti d'altura (mt. 500), posto a ridosso della nave (che non pregiudichi la sicurezza di una eventuale manovra di emergenza), pronto a stendere le panne e a circoscrivere lo specchio acqueo interessato da un eventuale sversamento. Il rullo deve essere opportunamente ancorato a ridosso della nave cisterna e posto, in relazione alle condizioni del mare e del vento, sul lato poppiere dritto o sinistro dell'unità mercantile;
 3. adeguata scorta di materiale di bonifica, parte della quale prontamente disponibile presso gli accosti operativi. Le quantità dei suddetti prodotti disinguantanti, di tipo approvato dal competente Ministero, saranno comunicate dalle società concessionarie alla Capitaneria. I prodotti eventualmente non più disponibili (utilizzati, usurati, vetusti, ecc.) dovranno essere immediatamente reintegrati.

Il personale impiegato in detti servizi dovrà essere opportunamente addestrato e i mezzi nautici, le attrezzature, nonché i prodotti da utilizzare per dette evenienze dovranno essere idonei.

Fermo restando quanto sopra, le società che gestiscono i terminali, nel caso di operatività contemporanea di due o più navi cisterna, qualora intendano avvalersi del medesimo mezzo nautico e relativo rullo della ditta autorizzata, dovranno presentare formale comunicazione alla Capitaneria, nella quale dovranno impegnarsi a sospendere le operazioni in caso di sversamento in mare di prodotto da una delle navi.

Il mezzo nautico dovrà essere ancorato in posizione equidistante rispetto alle navi; in tale ipotesi i sistemi di comunicazione di cui alla precedente lett. a) devono essere assicurati con tutte le navi impegnate;

- i) assicurarsi che le condizioni meteo-marine permettano lo svolgimento delle operazioni e la permanenza in sicurezza della nave al terminale;
- l) assicurarsi che di notte il terminale, le navi ivi attraccate e gli specchi acquei circostanti siano sufficientemente illuminati per consentire l'immediata individuazione di eventuali fuoriuscite di prodotto; l'illuminazione non deve comunque disturbare i segnalamenti marittimi;
- m) comunicare alla Capitaneria il nominativo del loading master e il relativo recapito telefonico.

Qualora al momento dell'arrivo sia in corso la discarica della nave, la Società concessionaria del terminale deve disporre l'immediato arresto delle pompe e la chiusura delle valvole di intercettazione del carico e adottare le opportune misure antincendio, antinquinamento e di sicurezza come previsto dai propri "piani di emergenza".

Art. 11 - Adempimenti aggiuntivi per i terminali della rada di Savona-Vado Ligure

Al fine di fronteggiare emergenze di particolare gravità per le quali i mezzi di cui al precedente art. 10 potrebbero essere non sufficienti, deve essere prontamente disponibile in porto, a cura delle Società concessionarie/terminaliste, almeno un'ulteriore dotazione del seguente materiale:

1. skimmer e materiale idoneo per il recupero del prodotto sversato in mare;
2. rullo/i motorizzato/i con almeno mt. 1.000 complessivi di panne galleggianti d'altura;
3. un battello ausiliario con idonea attrezzatura per la stesura e il posizionamento delle panne e per le attività antinquinamento sottocosta;

4. automezzi per il trasporto di attrezzature e materiali;
5. mezzi per il trasporto a discarica autorizzata di prodotti oleosi e sostanze recuperate;
6. un sistema di rapida messa a mare/recupero del battello ausiliario e per la movimentazione dello skimmer;
7. un contenitore di capacità di almeno 5 metri cubi per lo stoccaggio di materiale inquinato recuperato, dotato di valvole di scarico nella sua parte inferiore;
8. almeno 6.000 litri di prodotto disperdente di tipo approvato;
9. almeno mt. 500 di panne portuali (o di caratteristiche superiori) e una congrua quantità di materiale oleo-assorbente;
10. ancorotti e boette galleggianti per il posizionamento delle panne e la segnalazione delle zone critiche;
11. catene, grilli, moschettoni, sagole di propilene, ecc. in congrua quantità, e di dimensioni appropriate per la messa in opera delle attrezzature da impiegare.

Resta in capo alla società concessionaria del terminale l'onere di reperire un congruo numero di dipendenti per un pronto intervento in caso di emergenza.

Il suddetto materiale deve essere comunque nella immediata disponibilità della ditta autorizzata, qualora i titolari dei terminali intendano avvalersi di tale servizio.

Art. 12 - Obblighi per i terminali all'interno dei bacini portuali di Savona e Vado Ligure.

Le società concessionarie di terminali ubicati all'interno dei bacini portuali di Savona e di Vado Ligure dovranno adempiere alle prescrizioni previste dalle lett. a), b), e), f), g), i), l) ed m) del precedente art. 10 ed altre eventuali prescrizioni integrative valutate caso per caso dalla Capitaneria.

Qualora al momento dell'allarme sia in corso la discarica della nave, la società concessionaria del terminale dovrà:

- disporre l'immediato arresto delle pompe la chiusura delle valvole di intercettazione del carico e adottare le opportune misure antincendio, antinquinamento e di sicurezza come previsto dai propri "piani di emergenza";
- provvedere immediatamente alla bonifica delle aree e degli specchi acquei interessati

Art. 13 - Servizi alternativi di antinquinamento

Qualora le società concessionarie di terminali prospettino un'organizzazione del servizio diversa dai precedenti artt. 10, 11 e 12, la Capitaneria ne autorizzerà, eventualmente, l'attuazione.

Art. 14 - Utilizzo manichette flessibili per operazioni di carico scarico di prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici

Le manichette flessibili utilizzate nelle operazioni di caricazione/discarica di prodotti inquinanti devono essere conformi alla normativa vigente.

L'idoneità delle manichette all'impiego deve essere chiaramente indicata dal costruttore e dovranno essere rispettate le prescrizioni operative.

I dati raccolti nelle prove e nei collaudi devono essere riportati in apposito registro custodito presso il terminale, a disposizione della Capitaneria. I risultati di ciascun collaudo dovranno essere sottoscritti dal tecnico responsabile del collaudo stesso.

Art. 15 - Sorveglianza nelle operazioni di caricazione e di discarica di prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici

Le operazioni di caricazione e di discarica dovranno essere effettuate con condizioni meteo-marine che ne consentano il sicuro svolgimento e con la presenza dell'organizzazione di prevenzione antinquinamento, di cui ai precedenti artt. 10, 11 e 12.

I comandi di bordo devono interrompere le operazioni o richiedere al personale del terminale l'interruzione, qualora rilevino che le condizioni meteo-marine siano tali da comprometterne l'esecuzione in sicurezza; in tal caso dovrà essere eseguito il distacco delle manichette e dovrà essere chiamato il posto di manovra per l'eventuale disormeggio e successivo trasferimento in rada.

Analogamente, i responsabili dei terminali dovranno fermare le operazioni e richiedere al bordo l'interruzione qualora riscontrino condizioni meteo-marine sfavorevoli alla sicura prosecuzione delle stesse.

La Capitaneria potrà in qualsiasi momento e a proprio insindacabile giudizio ordinare la sospensione delle operazioni.

Art. 16 - Schede tecniche del prodotto

La Società concessionaria del terminale dovrà comunicare alla Capitaneria le modalità di svolgimento del servizio antinquinamento (autoproduzione/avvalimento di ditta autorizzata); allo stesso modo dovranno essere immediatamente resi note eventuali cambiamenti nella gestione del servizio.

Dovrà, inoltre, inviare la scheda tecnica del prodotto da movimentare riportante le indicazioni sulle tecniche e modalità di intervento per fronteggiare l'eventuale sversamento in mare.

Copia delle predette schede dovrà essere consegnata anche ai comandanti dei mezzi nautici di cui al precedente art. 10, nonché alla ditta autorizzata, qualora impiegata.

CAPO IV - SOCIETÀ' CONCESSIONARIE DEL SERVIZIO ANTINQUINAMENTO (DITTE AUTORIZZATE)

Art. 17 - Obbligo di iscrizione

Nell'ambito del Compartimento Marittimo di Savona, l'esercizio dell'attività di antinquinamento e le relative operazioni di bonifica, possono essere svolte dai soggetti concessionari del relativo servizio il cui titolo è rilasciato dalla Capitaneria.

Art. 18 - Documenti da produrre per la richiesta di concessione

Chiunque intenda ottenere il titolo concessorio di cui al precedente art. 17, dovrà produrre istanza in bollo alla Capitaneria, completa dei seguenti dati:

- denominazione, ragione sociale e sede;
- nominativo e generalità del legale rappresentante;
- elenco completo dei mezzi nautici a disposizione, con indicazione delle caratteristiche tecniche e dei relativi certificati di sicurezza e di navigazione;
- elenco delle dotazioni antinquinamento a disposizione.

Alla domanda dovranno essere allegati i seguenti documenti/certificati, eventualmente anche sottoforma di dichiarazioni sostitutive rese ai sensi degli artt. 46 e 47 del D.P.R. 28.12.2000, n. 445/2000:

- certificato d'iscrizione nel registro delle imprese tenuto dalla competente Camera di Commercio;
- certificato di residenza del richiedente (o del legale rappresentante);
- copia autenticata dell'atto costitutivo della società;
- elenco dei dipendenti della società che esplicano l'attività;
- certificato di iscrizione al Tribunale della ditta, dal quale risulti che non vi siano in atto procedure di fallimento, concordato, amministrazione controllata o liquidazione coatta;
- dichiarazione del legale rappresentante della società o della persona fisica che chiede l'iscrizione di manleva dell'Amministrazione Marittima da qualsiasi responsabilità per danni a persone e/o cose che possano derivare dall'esercizio delle attività di cui si chiede la concessione.

Gli interessati (o i legali rappresentanti) dovranno, inoltre, essere in possesso dei seguenti requisiti, di cui dovranno presentare apposita certificazione, ovvero dichiarazione sostitutiva resa ai sensi del D.P.R. 28.12.2000, n. 445/2000:

- non essere stati condannati per contrabbando, furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione o per un delitto contro la fede pubblica, salvo che non sia intervenuta riabilitazione;
- non essere soggetto a procedure di fallimento concordato, di amministrazione controllata o di liquidazione coatta;
- non essere sottoposti a misure restrittive delle libertà personale.

Art. 19 - Mezzi e dotazioni antinquinamento

Coloro che avanzano istanza di cui al precedente art. 18, devono avere la disponibilità, all'atto della presentazione della domanda, almeno delle seguenti attrezzature, che dovranno essere in porto, pronte all'impiego, all'atto dell'eventuale rilascio del titolo concessorio:

- n. 2 rimorchiatori idonei alla messa in opera di panne galleggianti d'altura di lunghezza non inferiore a mt. 500;
- n. 1 battello disinquinante/motobarca, abilitata almeno alla navigazione nazionale locale dotato di un apparato VHF;
- n. 1 bettolina idonea a contenere i prodotti liquidi o solidi recuperati, ovvero un contenitore della capacità di almeno 10 metri cubi per lo stoccaggio di materiale inquinato recuperato, dotato di valvole di scarico nella parte inferiore;
- mt. 500 di panne d'altura
- uno skimmer;
- apparecchiature idonee al recupero di idrocarburi, anche allo stato solido.

Eventuali distoglimenti di mezzi nautici e/o attrezzature dovranno essere autorizzati dalla Capitaneria, mentre l'inutilizzabilità temporanea dovrà essere comunicata, sempre alla Capitaneria, per le conseguenti valutazioni.

Art. 20 - Tariffe

Le ditte autorizzate dovranno formare le tariffe massime che intendono applicare per le proprie prestazioni, trasmettendole alla Capitaneria che provvederà a notificarle all'Autorità Portuale, alla Camera di Commercio e alle associazioni rappresentative dei soggetti operanti in porto.

Ogni variazione dovrà essere comunicata alla Capitaneria per gli adempimenti di cui sopra.

Art. 21 - Tempi d'intervento in caso di emergenza ed esercitazioni

In caso di emergenza dovuta a sversamento in mare di prodotti inquinanti, le ditte autorizzate dovranno mollare prontamente gli ormeggi con tutte le unità richieste dalla Capitaneria.

All'uopo la Capitaneria potrà organizzare, senza preavviso, specifiche esercitazioni antinquinamento.

Art. 22 - Personale da imbarcare per gli interventi antinquinamento

I battelli disinquinanti/motobarche impiegati negli interventi per antinquinamento, ai sensi della presente Ordinanza ovvero disposti dall'Autorità Marittima, dovranno essere equipaggiati con almeno un ulteriore marittimo, con qualifica di coperta, in aggiunta alla normale tabella di armamento, qualora quest'ultima preveda una sola persona imbarcata.

CAPO V - DISPOSIZIONI FINALI

Art. 23 - Commissione consultiva

E' istituita una Commissione consultiva con compiti di supporto inerenti argomenti in materia di tutela dell'ambiente marino e costiero connessi con le attività portuali.

Detta Commissione è composta da:

- Capo del Compartimento Marittimo di Savona, o un suo delegato, presidente;
- Capo Servizio Tecnico, Capo servizio operativa e Capo sezione mezzi nautici della Capitaneria, membri;
- Capo pilota del porto di Savona, membro;
- Consulente chimico di porto, membro;
- Rappresentante dell'Autorità Portuale, membro;
- Rappresentante dell'Unione Utenti del Porto di Savona;
- Rappresentante della Sez. Terminalisti dell'Unione Industriale di Savona;
- Rappresentante della/e Società concessionaria/e del terminale interessato dall'ordine del giorno, membro/i;
- Rappresentanti di enti e organismi convocati di volta in volta secondo l'interesse.

Le funzioni di segretario saranno svolte da un ufficiale della Capitaneria designato di volta in volta.

La Commissione è convocata dal Capo del Compartimento Marittimo di Savona qualora se ne ravvisi l'opportunità.

Art. 24 - Sanzioni

Fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla Legge n. 979/82 e dal Decreto Legislativo n. 152/2006, l'inosservanza delle presenti disposizioni, sempre che il fatto non costituisca più grave e/o diverso reato e/o diverso illecito amministrativo, sarà punita ai sensi degli artt. 1174 e 1231 del Codice della navigazione, ferma restando l'adozione delle misure previste dalla normativa in vigore per il risarcimento del danno ambientale.

Art. 25 - Entrata in vigore

La presente ordinanza entra in vigore alle ore 08.00 del 17 MAG. 2010 e contestualmente sono abrogate le Ordinanze n. 40/2003 del 14.05.2003, n. 08/1997 e n. 09/1997 entrambe del 31.05.1997 ed ogni altra norma preesistente in materia, in contrasto con esse.

Il personale militare della Capitaneria, nonché tutti gli altri ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria, sono incaricati dell'esecuzione della presente ordinanza.

Savona, 27 APR. 2010

IL COMANDANTE
C.V. (CP) GIAMPALO BENSIAIA



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto-Guardia Costiera
SAVONA

ORDINANZA N. 11/2009

Il sottoscritto Capitano di Vascello (CP), Comandante del porto e Capo del Circondario Marittimo di Savona,

- VISTA** la legge 28.01.94, n. 84 in tema di riordino della legislazione in materia portuale e successive modificazioni ed integrazioni;
- VISTO** i Decreti prot. n. MINFRA/DINFR/7312 e M_TRA/DINFR/947 dell'allora Ministero dei trasporti rispettivamente in data 17.07.97 e 24.01.98, con i quali è stato inviato uno schema di regolamento tipo per il servizio di ormeggio, da approvarsi a cura delle competenti Autorità marittime, al fine di standardizzare i locali regolamenti disciplinanti il servizio di ormeggio, disormeggio e movimentazione navi nei porti nazionali;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 106/2007 in data 31.08.07 "Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto e nella rada del comprensorio portuale di Savona-Vado Ligure";
- TENUTO CONTO** che il Gruppo Ormeggiatori del porto di Savona e della rada di Vado Ligure opera di fatto anche nel porto di Imperia già dall'anno 1992 e data relativa necessità di disciplina in maniera uniforme il servizio in entrambi i bacini portuali;
- VISTO** il foglio n. 02.02.18/17600 in data 01.08.08 con cui è stato richiesto alla Capitaneria di Porto di Imporre un parere preliminare all'avvio dell'iter amministrativo finalizzato a riunire in un unico testo normativo la disciplina dei servizi di ormeggio dei porti di Savona-Vado Ligure e Imperia;
- VISTO** il parere favorevole della Capitaneria di Porto di Imperia di cui alla nota n. 02.02.11/15264 in data 12.08.08;
- VISTO** il foglio n. 02.02.19/26387 in data 04.12.08 con cui la scrivente ha richiesto alle Associazioni nazionali rappresentanti la categoria marittima interessata il parere relativamente all'avvio dell'iter amministrativo per l'estensione al porto di Imperia del Regolamento del servizio di ormeggio già vigente a Savona-Vado Ligure;
- VISTI** i pareri favorevoli espressi da A.N.G.O.P.I. (Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori Porti Italiani, nota n. 05/2008/CCGiam in data 13.01.09), FEDERAGENTI (Federazione Nazionale Agenti Marittimi e Mediatori Marittimi, nota n. 24-MPram in data 20.01.09) e CONFITARMA (Confederazione Italiana Armatori) e FEDERALINEA (Associazione Italiana dell'Armamento di Linea, nota a firma congiunta in data 19.01.09);
- VISTO** il parere della Capitaneria di Porto di Imperia inviata con nota n. 02.02.03/4065E/TEC in data 05.03.09, in merito alla bozza di Regolamento di ormeggio predisposto da questa Capitaneria;
- VISTI** gli artt. 113 e seguenti del Codice della navigazione, nonché gli artt. 208 e seguenti del Regolamento di esecuzione al Codice della navigazione (parte prima).

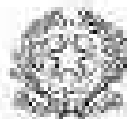
ORDINA

Articolo unico

È approvato l'allegato "Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Savona e Vado Ligure e nel porto di Imperia", che entrerà in vigore alle ore 08.00 del 18.03.09 e che in pari data abroga e sostituisce il precedente, approvato con Ordinanza n. 106/2007 in data 31.08.07.

Savona, 16.03.2009

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Gruppo ORMEGGIATORI



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera
Savona

**REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO DI ORMEGGIO NEL PORTO E NELLA RADA
DI SAVONA E VADO LIGURE E NEL PORTO DI IMPERIA**

Approvato con Ordinanza n. 11/2009 del 18.03.2009 del Capo del Circondario marittimo di Savona

CAPO I (Generalità)

Art. 1. Scopo del Regolamento

Il presente Regolamento ha lo scopo di disciplinare il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Savona e Vado Ligure e nel porto di Imperia.

Ai fini del presente regolamento, per servizio di ormeggio s'intendono le operazioni di ormeggio, disormeggio, movimento e assistenza in genere delle navi in ambito portuale e nella rada, anche attraverso integrazione verticale con gli altri servizi tecnico-nautici esistenti, per soddisfare il generale interesse della sicurezza portuale e della navigazione, per la tutela delle infrastrutture portuali, delle persone e dell'ambiente.

L'operazione di ormeggio consiste nel complesso di prestazioni necessario ad assicurare l'attracco della nave; essa ha inizio dal momento in cui gli Ormeggiatori, in mare o/a terra, iniziano materialmente ad effettuarla e termina quando la nave è definitivamente ormeggiata in sicurezza, secondo le indicazioni del comando di bordo.

L'operazione di disormeggio consiste nel complesso di prestazioni necessarie a liberare la nave dagli ormeggi; essa ha inizio dal momento in cui gli Ormeggiatori, in mare o/a terra, iniziano materialmente ad effettuarla e termina quando la nave è completamente disimpegnata.

Art. 2. Natura del servizio di ormeggio

Ai sensi dell'art. 14.1 bis della legge 84/84 e successive modificazioni, il servizio di ormeggio è un servizio d'interesse generale, atto a garantire nei porti la sicurezza della navigazione e dell'approdo; in quanto tale, esso è reso per 24 ore al giorno e per tutti i giorni dell'anno.

La sua natura di servizio di interesse generale costituisce anche il fondamento delle norme in tema di accesso, di organizzazione, obbligatorietà ed erogazione, come disposto nei successivi articoli del presente Regolamento, in applicazione degli artt. 208 e seguenti del Reg. Cod. nav. (parte marittima), nonché delle circolari emanate in materia dal Ministero competente.

Ai sensi dell'art. 14.1 ter della predetta legge, la disciplina e l'organizzazione del servizio sono stabilite dall'Autorità marittima d'intesa con l'Autorità portuale, acquisito il parere delle rappresentanze nazionali unitarie maggiormente rappresentative degli erogatori del servizio e degli utenti dello stesso, anche al fine di garantire l'erogazione delle prestazioni secondo i criteri generali di prontezza, efficacia, efficienza ed economicità.

CAPO II (Organizzazione)

Art. 3. Organizzazione ed attività degli Ormeggiatori

L'esecuzione delle operazioni di cui all'art. 1 è riservata agli Ormeggiatori iscritti nel registro, costituito, con provvedimento del Comandante del porto ai sensi rispettivamente degli artt. 208 e 209 del Reg. Cod. nav. (parte marittima), nel gruppo, denominato "GRUPPO ORMEGGIATORI DEL PORTO DI SAVONA E DELLA RADA DI VADO LIGURE E DI IMPERIA (di seguito "Gruppo").

Tale modello di organizzazione è finalizzato all'assolvimento dei compiti demandati agli Ormeggiatori dalle norme organizzative e regolamentari con il massimo dell'efficienza, regolarità ed economicità.

CS

Il Gruppo, pertanto, è lo strumento organizzativo unitario tenuto a prestare il servizio in ogni momento e senza soluzione di continuità (24 ore al giorno per tutti i giorni dell'anno) a chiunque ne faccia richiesta e a prestare servizi di emergenza su disposizione e coordinamento dell'Autorità marittima in caso di incidenti, incendi, allagamenti e in qualsiasi altra situazione di emergenza.

L'esercizio di ormeggiatore è incompatibile con qualsiasi altra professione o mestiere.

Art. 4 Sede del Gruppo

Il Gruppo ha attualmente la propria sede nel porto di Savona in Arenile Santa Luda e dispone di una sede distaccata (solo operativa) nel porto di Imperia-Oneglia, se necessario può avere altre sedi distaccate.

La sede principale deve essere dotata, per motivi di sicurezza della navigazione, di un apparato VHF, quarzato sui canali 13 e 16, nonché di collegamento telefonico, fax ed e-mail.

Il Gruppo, con il preventivo assenso dell'Autorità marittima, può dotarsi, anche in collaborazione con terzi, di impianti ritenuti utili per migliorare le comunicazioni e il monitoraggio nel proprio ambito operativo.

Durante l'orario di lavoro la sede deve essere presidiata da ormeggiatori avviati al turno.

Art. 5 Organico del Gruppo

La consistenza numerica dell'organico del Gruppo è fissata in n. 20 (venti) unità, compresi il Capo Gruppo ed il Vice Capo Gruppo.

In funzione dell'andamento e delle caratteristiche dei traffici, il numero degli Ormeggiatori può essere variato dal Capo del Compartimento, d'intesa con l'Autorità portuale ai sensi dell'art. 14, 1 ter della legge 94/94, acquisito il parere delle rappresentanze nazionali unitarie maggiormente rappresentative degli erogatori del servizio e degli utenti dello stesso, informandone preventivamente il competente Ministero.

Art. 6 Iscrizione e cancellazione dal registro

Le iscrizioni nel registro degli Ormeggiatori, disposte dal Comandante del Porto di Savona ai sensi dell'art. 208 del Reg. Cod. nav. (parte marittima), sono effettuate esclusivamente a seguito del superamento di apposito concorso pubblico per titoli, esami e prove pratiche, bandito dal Capo del Compartimento di Savona secondo le norme vigenti.

Le cancellazioni dal registro sono disposte dal Comandante del porto di Savona, ai sensi dell'art. 214 del Reg. Cod. nav. (parte marittima).

Art. 7 Organi del Gruppo

Sono organi del Gruppo:

- 1) l'Assemblea dei componenti del Gruppo;
- 2) il Capo Gruppo e i Vice Capo Gruppo;
- 3) il Consiglio, composto dal Capo Gruppo e dal Vice Capo Gruppo (quali membri di diritto) e da cinque consiglieri.

Le regole per l'elezione ed i compiti affidati agli organi elettivi sopra indicati sono previsti dal Regolamento interno di cui al successivo art. 11.

Art. 8 Amministrazione del Gruppo

Fermo restando le disposizioni del presente Regolamento, il Gruppo - ai sensi della Circolare dell'allora Ministero della marina mercantile n. 1, titolo pari, serie VII, prot. n. 5201993 del 28 aprile 1992 - può essere gestito amministrativamente in una forma societaria prevista dal Codice civile, in particolare sotto forma di società cooperativa.

In tal caso, la composizione degli organi di governo della società dovrà coincidere con quella degli organi di governo del Gruppo; pertanto nello statuto sociale o nel regolamento della società devono essere inserite le norme necessarie a garantire la predetta coincidenza e la cessazione della qualità di socio conseguente alla cancellazione dal registro a norma dell'art. 208 Reg. Cod. nav. (parte marittima).

Il Gruppo resta sottoposto al controllo dell'Autorità marittima per quanto riguarda gli aspetti disciplinati dal Codice della navigazione e dal relativo Regolamento di esecuzione, con particolare riferimento alle dotazioni dei mezzi teorici e nautici, all'iscrizione nei registri e alla relativa cancellazione, alla qualificazione e alla disciplina degli Ormeggiatori.

Art. 9 Dobbighi di servizio pubblico ai fini della sicurezza

Il Gruppo, quale fornitore universale del servizio di cui all'art. 1, ha l'obbligo di assicurare il regolare svolgimento del servizio stesso ed è tenuto -al fine di garantire la sicurezza della navigazione, intervenendo per la salvaguardia della vita umana in mare nel rispetto delle norme al riguardo applicabili- a fornire pronta collaborazione all'Autorità marittima e agli altri soggetti rilevanti nell'erogazione dei servizi, in occasione dell'approdo e della sosta delle navi in ambito portuale e in rada.

In particolare, il Gruppo deve:

- a) mantenere adeguate strutture organizzative in termini di uomini e di mezzi atte a prestare il costante presidio e, con immediatezza, i necessari interventi per tutto quanto previsto al comma precedente ed in particolare per la dovuta assistenza alle navi nei porti e/o strutture poste fuori delle acque portuali (rade), con specifico riguardo alla sicurezza dell'ormeggio o al ripristino della sustentata 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;
- d) favorire il costante aggiornamento e specializzazione professionale degli Ormeggiatori, al fine di garantire al meglio l'assolvimento degli obblighi di cui sopra.

Il Gruppo, in caso di necessità e su richiesta dell'Autorità marittima, deve inoltre:

1. effettuare controlli e interventi sulle navi ormeggiate nel porto in caso di cambiamento delle condizioni meteo-marine, e in qualsiasi altra evenienza imprevista o straordinaria che le metta a rischio;
2. prestare assistenza e/o soccorso alle navi in pericolo nelle acque portuali e in quelle ad esse adiacenti;
3. provvedere al recupero di oggetti galleggianti pericolosi per la navigazione e alla rimozione di cavi sommersi e non sommersi.

Per la manovra di emergenza relative all'ormeggio, disormeggio e movimenti in genere, gli Ormeggiatori, informata l'Autorità marittima, possono recarsi a bordo delle navi e/o galleggianti per offrire il proprio servizio come rinforzo all'equipaggio, qualora quest'ultimo non possa garantire la sicurezza della manovra.

Le prestazioni di cui sopra sono svolte con continuità, per 24 ore al giorno e per tutti i giorni dell'anno.

Tutte le attività previste nel presente articolo sono erogate senza alcun addebito tariffario essendo i relativi costi remunerati dalla tariffa di servizio stabilita in apposita ordinanza tariffaria.

Art. 10 Capo Gruppo e suoi doveri

Il Gruppo è retto da un Capo Gruppo, eletto a maggioranza fra i suoi componenti, la cui nomina deve essere verificata e ratificata con provvedimento del Comandante del porto di Savona.

Nel caso in cui l'Assemblea non sia in grado di esprimere un Capo Gruppo, il Comandante del porto di Savona, sentito il Comandante del porto di Imperia, provvede alla sua nomina d'ufficio.

Fermo il disposto dell'art. 8 del presente Regolamento, la durata in carica del Capo Gruppo è di tre anni. Le date di elezione e decadenza devono coincidere con quelle degli organi sociali della società di cui all'art. 8, se costituita.

Il Capo Gruppo regola il servizio secondo le istruzioni impartite dall'Autorità marittima verso la quale risponde dell'ordine e della disciplina degli Ormeggiatori.

Il Capo Gruppo non partecipa ai turni di lavoro, fermo restando che deve comunque svolgere la sua opera in caso di necessità o in presenza di prestazioni di particolare difficoltà.

Egli provvede, altresì, a informare tempestivamente l'Autorità marittima di ogni avvenimento di carattere eccezionale riguardante il servizio di ormeggio e a stabilire i turni di lavoro e di riposo degli ormeggiatori, avuto riguardo alle esigenze di servizio.

È compito del capo Gruppo 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 Capo Gruppo, in caso di assenza o impedimento, è sostituito nelle sue funzioni dal vice Capo Gruppo.

Art. 11 Regolamento interno

Il Regolamento interno è lo strumento che disciplina l'organizzazione e la metodologia di lavoro che il Gruppo adotta per rendere con efficienza il servizio, nonché la modalità di ripartizione dei proventi in base alle disposizioni del C.C.N.L. di categoria in vigore al momento.

Il Regolamento interno, votato dai membri effettivi a maggioranza assoluta, deve essere approvato dalla Capitaneria di porto di Savona, sentita la Capitaneria di porto di Imperia, che ne verifica la conformità al presente Regolamento ed alle altre norme applicabili e deve indicare almeno:

- ✓ 1) le norme particolareggiate per l'elezione del Capo Gruppo, del Vice Capo Gruppo e di tutte le altre cariche eventualmente necessarie;
 - 2) l'organizzazione del lavoro, la modalità d'uso e conservazione dei mezzi nautici e terrestri e degli altri strumenti di lavoro;
 - 3) le dotazioni e gli indumenti da lavoro personali, nonché i dispositivi di protezione individuale di cui all'art. 24, lett. b) del presente Regolamento, che il Gruppo deve fornire ai singoli lavoratori nel rispetto della vigente normativa sulla sicurezza del lavoro e sull'inquinamento ambientale. Tra questi dovranno comprendersi i seguenti beni: cintura di salvataggio di tipo gonfiabile, guanti da lavoro, scarpe antinfortunistica, radio portatile VHF (antideflagrante ove necessario), cappotto, elmetto di protezione, stivali e coltello da marinaio, torcia galleggiante a sicurezza intrinseca. Qualora le operazioni interessino unità che trasportino merci suscettibili di emanare gas pericolosi devono essere prontamente disponibili (a bordo dei mezzi terrestri e dei mezzi nautici) maschere antigas di tipo approvato. Qualora le operazioni interessino unità che trasportino merci suscettibili di produrre elevata polverosità, devono essere prontamente disponibili (a bordo dei mezzi terrestri e dei mezzi nautici) tute e maschere antipolvere (del tipo usa e getta).
- Del suddetto materiale, il Gruppo fornirà elenco nominativo, firmato dallo stesso e controfirmato per accettazione del singolo Ormeggiatore. In detto elenco, dovranno altresì essere precisamente dettagliate la modalità di utilizzo di detti dispositivi.
- Tutte le dotazioni elencate devono essere di tipo omologato e marchate CE.
- ✓ 4) la modalità di nomina del responsabile della sicurezza del lavoro ed inquinamento ambientale, ai sensi del D. Lgs. n. 81/2008, del D. Lgs. n. 271/99 e del D. Lgs. n. 272/99 e successive modifiche ed integrazioni;
 - ✓ 5) le norme organizzative per l'espletamento del servizio o per la copertura dei relativi turni, tenendo conto delle disposizioni impartite dall'Autorità marittima;
 - ✓ 6) la modalità di ripartizione dei proventi, derivanti dalle prestazioni rese, in base ai criteri stabiliti dal C.C.N.L. di categoria in vigore al momento;
 - 7) la misura dell'indennità di carica spettante al Capo Gruppo.

Art. 12 Organizzazione tecnica 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 dai componenti il Gruppo secondo turni di servizio compilati dal Capo Gruppo, affissi all'albo del Gruppo dopo essere stati comunicati alla Capitaneria di Porto di Savona e, ove del caso, alla Capitaneria di Porto di Imperia, alle quali dovranno essere comunicati altresì le eventuali sostituzioni degli ormeggiatori assenti dal servizio per qualsiasi motivo.

Il Comandante del porto, in relazione alle esigenze del traffico, può modificare in via temporanea il numero ed i turni degli ormeggiatori avviati in servizio per il sorgitore di propria competenza. Ogni modifica definitiva del numero degli ormeggiatori resi disponibili per ciascuna fascia oraria della turnistica è stabilita acquisito il parere delle rappresentanze nazionali maggiormente rappresentative degli erogatori del servizio e degli utenti dello stesso.

Il Gruppo è sottoposto alla vigilanza congiunta del Comandante del porto di Savona e del Comandante del porto di Imperia i quali, in qualsiasi momento, ognuno per il sorgitore di

Ch 4

competenza, possono effettuare ispezioni e controlli formalizzati ad accertare il regolare funzionamento del Gruppo per i connessi aspetti di sicurezza della navigazione e portuale; essi, inoltre, possono verificare l'attività svolta dal Gruppo nel porto di rispettiva competenza allo scopo di accertare 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 del servizio, la qualificazione e la disciplina degli Ormeggiatori.

Il Gruppo può avvalersi di tecnici amministrativi per le pratiche inerenti la contabilità generale e l'amministrazione del personale.

Art. 13. Avviamento al lavoro

L'avviamento e l'avvicendamento al lavoro degli appartenenti al Gruppo sono regolati dal Capo Gruppo con criteri di uniformità distributiva del lavoro ed in conformità alla esigenza dello stesso, tenendo presenti le eventuali istruzioni appositamente impartite dall'Autorità marittima.

I turni di lavoro devono essere distribuiti in modo da garantire almeno un giorno di riposo settimanale.

Stante la necessità di garantire flessibilità ed efficienza al servizio, gli Ormeggiatori sono tenuti a svolgerlo avvalendosi della propria professionalità polifunzionale e sono, altresì, tenuti ad osservare i turni di lavoro prestabiliti, potendosi far sostituire solo previa autorizzazione del Capo Gruppo.

Gli Ormeggiatori devono eseguire sollecitamente, a regola d'arte ed in conformità alle disposizioni ricevute, le operazioni loro affidate, evitando di arrecare danni a persone e cose.

Onde consentire il necessario rimpiazzo attingendo dagli Ormeggiatori reperibili, è fatto obbligo agli Ormeggiatori di comunicare al Capo Gruppo le eventuali assenze dal lavoro con il massimo anticipo possibile rispetto all'inizio del turno cui sono assegnati e far pervenire al Gruppo, entro il secondo giorno successivo, la relativa giustificazione attestata da apposite certificazioni. L'inesseranza di tale obbligo è comunicata dal Capo Gruppo alla Capitaneria di porto di Savona per gli eventuali conseguenti provvedimenti disciplinari e/o sanzionatori. Le assenze non giustificate devono essere comunicate dal Capo Gruppo alla Capitaneria di porto di Savona per i provvedimenti di competenza.

Qualora l'Ormeggiatore sia impedito a svolgere la propria attività per provvedimenti adottati da Autorità amministrative o giurisdizionali, si provvede immediatamente alla sua sospensione dai turni di servizio ed alla sua sostituzione in turno con altri Ormeggiatori fino alla cessazione dell'impedimento.

Le conseguenze salariali derivanti dalle circostanze indicate nel comma precedente, sono disciplinate dal Regolamento interno, in conformità al C.C.N.L. di categoria.

Art. 14. Operazioni degli Ormeggiatori. Tempistica

Le prestazioni che possono o devono fornire gli Ormeggiatori (i servizi di ormeggio propriamente detti, altri servizi forniti dietro corrispettivo, i servizi resi in qualità di servizio pubblico e i servizi eventualmente imposti dall'Autorità marittima) sono i seguenti:

- 1) ormeggio di unità;
- 2) disormeggio di unità;
- 3) movimento lungo banchina delle unità, effettuate con o senza l'ausilio delle macchine di bordo;
- 4) rinforzo o alleggerimento dell'ormeggio o comunque qualsiasi attività che importi la movimentazione di cavi di ormeggio, anche se tali attività non ne modificano il numero finale;
- 5) rinforzo del personale di bordo per cooperare alle manovre di ormeggio, disormeggio e movimento lungo banchina;
- 6) controllo ed intervento sulle navi ormeggiate nel porto sia in caso di cambiamento delle condizioni meteo-marine, che per qualsiasi altra evenienza che possa mettere a rischio la vita umana, l'unità interessata, quelle vicine, le opere portuali e l'integrità dell'ambiente marino e costiero;
- 7) assistenza e soccorso ad unità e/o persone in condizioni di pericolo nell'ambito portuale e nelle acque dei Circondari Marittimi di Savona e Imperia;
- 8) supporto alle unità da diporto di lunghezza massima inferiore od uguale a 12 (dodici) metri che si trovino nelle acque portuali ed in quelle adiacenti dei Circondari Marittimi di Savona e Imperia;

OK 5

- 9) ogni altra operazione che l'Autorità marittima imponga d'autorità finalizzata alla salvaguardia della vita umana in mare, alla salvaguardia delle opere portuali ed unità dello Stato, alla prevenzione e al contenimento di eventuali eventi calamitosi quali incendi ed inquinamenti.

Art. 15. Beni e mezzi appartenenti al Gruppo

Per lo svolgimento di tutte le attività obbligatorie e complementari ed il disimpegno degli obblighi di servizio pubblico di cui all'art. 9, il Gruppo deve essere dotato dei beni strumentali necessari.

Gli Ormeggiatori devono avere massima cura dei beni e dei mezzi appartenenti al Gruppo, impiegandoli con giusto criterio e secondo la loro destinazione d'uso e riconsegnandoli nella loro sede di custodia o di stationamento al termine di ciascun servizio; parimenti debbono prestare il massimo impegno per la loro conservazione, pulizia e manutenzione. Le perdite ed i danni derivanti ai mezzi, ai beni ed agli attrezzi per incuria od inosservanza delle disposizioni impartite, sono a carico dei responsabili, tenuti al loro risarcimento nei confronti del Gruppo.

Salvo specifica autorizzazione rilasciata dall'Autorità marittima, su richiesta del Capo Gruppo, è vietato l'utilizzo dei mezzi appartenenti al Gruppo per scopi diversi da quelli di servizio.

Il Gruppo deve essere provvisto, per l'espletamento del servizio, di almeno n. 08 (otto) imbarcazioni a motore, aventi caratteristiche idonee.

Si dà atto che, alla data di approvazione del presente Regolamento, le unità in servizio sono le seguenti:

- nel porto di Savona-Vado Ligure:

NOME	NUMERO D'ISCRIZIONE NEI REGISTRI	T.S.L.	LUNGHEZZA F.T.	POTENZA (HP)
1. m/b RADA	SV 4568	2.86	6.17	50
2. m/b UNILUN	SV 4819	17.37	12	150
3. m/b TRAMONTANA II	SV 4914	5.66	7.33	95
4. m/b MAESTRALE	SV 4930	5.66	7.39	95
5. m/b S. LUCIA	SV 4965	3.29	6.74	79
6. m/b SCIROCCO	SV 4974	4.09	6.94	120.18
7. m/b GRECALE	SV 4977	5.30	8.60	225.76
8. m/b ZEFIRO	SV 5011	5.44	8.97	189

- nel porto di Imperia:

NOME	NUMERO D'ISCRIZIONE NEI REGISTRI	T.S.L.	LUNGHEZZA F.T.	POTENZA (HP)
1. m/b ORMEGGIATORE	SV 4954	2.46	6.06	31
2. m/b ORMEGGIATORE III	SV 4969	2.46	6.06	27
3. m/b PEGALUSSO II	SV 5034	4.63	6.15	20

Le unità sopra elencate sono ritenute idonee allo svolgimento del servizio poiché dotate ed equipaggiate a regola d'arte; in particolare la m/b ZEFIRO – SV 5011 – è idonea a svolgere movimentazione di cavi in kevlar, a seguito di recenti modifiche derivate da specifica richiesta dell'utenza.

Tutte le imbarcazioni devono essere:

- condotte da personale in possesso dei necessari titoli professionali e qualificazioni;
- munite delle dotazioni di bordo prescritte dalla Legge ed in regola con i dettami del D.P.R. 08.11.1991, n.435;
- contraddistinte dalle scritte identificative di cui all'art. 210 Reg. Cod. nav. (parte marittima).

Le predette unità devono altresì essere tutte pronte a muovere; in caso di manutenzioni o/o avarie, almeno 6 (sei) di esse (una delle quali nel porto di Imperia) saranno comunque funzionanti.

Il Gruppo Ormeggiatori deve dotarsi, inoltre, di idonei e sufficienti veicoli per l'espletamento dei servizi a terra e di eventuali mezzi tecnici necessari per lo svolgimento dei servizi. Sulle

Ch

ancate di tali mezzi dove essere posta la scritta "Ormeggiatori" o logo identificativo recante, comunque, la scritta "Ormeggiatori".

Art. 16 Responsabilità delle operazioni

In caso di danni causati da dolo, colpa, negligenza od imperizia degli Ormeggiatori durante le operazioni loro affidate, il Gruppo risponde solidalmente con gli agenti materiali del fatto.

Art. 17 Tariffe

Le tariffe costituiscono l' corrispettivo delle prestazioni rese a favore degli utenti e remunerano anche l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico di cui al precedente art. 9.

Dette tariffe sono stabilite con Decreto del Capo del Compartimento Marittimo di Savona a norma dell'art. 212 del Reg. Cod. nav. (parte marittima), sulla base dei criteri e meccanismi stabiliti ai sensi dell'art. 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni ed integrazioni.

Art. 18 Ordine di introito

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'ora 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.

Art. 19 Ricavi-costi

I ricavi ed i costi del servizio di ormeggio devono essere contabilizzati separatamente dai ricavi e dai costi relativi ad altri eventuali servizi e lavori svolti dal Gruppo; il Comandante del porto di Savona può in ogni momento disporre verifiche circa l'osservanza della disposizione che precede avvalendosi, qualora lo ritenga opportuno, della collaborazione di soggetti esperti in materia, a spese del Gruppo.

Art. 20 Libri contabili

Il Gruppo o per esso la società di cui all'art. 8, deve essere provvisto di tutti i libri contabili e registri previsti dalle normative 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. Il Comandante del porto di Savona può in ogni momento disporre verifiche circa l'osservanza della disposizione che precede, avvalendosi, qualora lo ritenga opportuno, della collaborazione di soggetti esperti in materia, a spese del Gruppo.

Art. 21 Ripartizione dei proventi

La ripartizione dei proventi deve avvenire nel rispetto delle normative vigenti con le modalità previste dal regolamento interno, in base al C.C.N.L. di categoria in vigore. Il Capo Gruppo è tenuto a garantire la corretta ripartizione dei proventi del servizio e degli eventuali altri introiti.

Art. 22 Obbligatorietà del servizio

Nei porti di Savona-Vado Ligure e Imperia il servizio di cui all'art. 1 è obbligatorio per tutte le navi aventi stazza lorda pari o superiore a 500 GT.

Alle navi adibite ai servizi portuali, comprese le barche impiegate per il bunkeraggio, indipendentemente dalla loro stazza, è consentito che le operazioni di ormeggio e/o disormeggio siano svolte dallo stesso personale di bordo, a condizione che le manovre non creino intorci o difficoltà al traffico e non compromettano la sicurezza portuale, l'incolumità delle persone e che non comportino rischi per l'ambiente marino e costiero.

Il Comandante del porto di Savona-Vado Ligure e il Comandante del porto di Imperia, ciascuno per il proprio ambito di competenza, con provvedimento motivato, possono prescrivere, anche alle navi non obbligate, l'impiego degli Ormeggiatori qualora lo ritengano necessario ai fini della sicurezza nella sua accezione più ampia o per la salvaguardia della vita umana, degli assetti portuali, dei diritti di terzi e della tutela dell'ambiente marino e costiero.

Tutte le unità esenti dall'obbligo del servizio, comprese quelle da diporto, qualora richiedano l'assistenza all'ormeggio, devono avvalersi del personale appartenente al Gruppo.

 3

Art. 23. Servizi complementari

Il Gruppo è tenuto allo svolgimento di servizi complementari individuali e disciplinati da apposti atti emanati dal Ministero competente, anche a favore di navi ed imbarcazioni da diporto.

In particolare, gli Ormeggiatori, secondo le richieste dell'ulanza ed in base alle direttive al riguardo impartite dall'Autorità marittima, devono rendersi disponibili a prestare servizi di assistenza alla nave o/o come rinforzo al personale di bordo di tali unità per cooperare alle manovre di ormeggio, disormeggio o movimenti in genere.

In ogni caso, lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo non deve interferire con il servizio di cui all'art. 1 e deve essere preventivamente portato a conoscenza dell'Autorità marittima, che si riserva la facoltà di non consentire l'effettuazione o di sospendere/differire l'esecuzione nel caso in cui ciò risulti incompatibile con le esigenze operative del servizio di cui all'art. 1.

Art. 24. Doveri degli Ormeggiatori

Fermi restando gli obblighi derivanti agli Ormeggiatori dal presente regolamento, nonché l'osservanza dell'art. 211 del Reg. Cod. nav. (parte marittima) e delle norme di legge e di regolamento in materia, gli Ormeggiatori, in particolare, 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 antirfortunistiche messe a disposizione dal Gruppo e l'abbigliamento da lavoro, che mostri ben visibile, la scritta 'ORMEGGIATORE', la cui fisionomia e colori sono stabiliti dall'Autorità marittima, sulla base di indicazioni che hanno lo scopo di definire indumento di lavoro omogenei per tutti i Gruppi nazionali;
- c) presentarsi puntualmente e regolarmente a lavoro, con la dotazione dei mezzi necessari all'effettuazione del servizio, secondo i turni compilati dal Capo Gruppo;
- d) osservare le disposizioni relative allo svolgimento del servizio impartite dal Capo Gruppo, riferendo allo stesso eventuali disservizi e/o problematiche;
- e) osservare scrupolosamente l'orario di servizio;
- f) non assentarsi dal lavoro, né sospenderlo senza l'autorizzazione del Capo Gruppo e tenere in servizio un contegno corretto e dignitoso;
- g) essere pronti, in qualsiasi momento, ad eseguire le manovre ordinate d'ufficio dall'Autorità marittima;
- h) effettuare le loro prestazioni a regola d'arte, impiegando i mezzi nautici e gli attrezzi necessari per la sicura esecuzione delle stesse secondo le direttive dell'Autorità marittima;
- 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 del Comando di bordo prima di allontanarsi dal posto di lavoro, dopo aver completato le operazioni di ormeggio;
- l) segnalare tempestivamente all'Autorità marittima competente 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, che per la sicurezza portuale in genere e per la salvaguardia delle persone, delle strutture degli amedi portuali e dell'integrità dell'ambiente marino e costiero;
- m) non chiedere compensi personali per i lavori effettuati o da effettuare;
- n) non farsi sostituire nel lavoro da personale non appartenente al Gruppo;
- o) accorrere, anche se non compresi nei turni giornalieri di servizio, a prestare la propria opera nei casi di emergenza o di sinistro di cui venissero a conoscenza o su chiamata del Gruppo o direttamente dall'Autorità marittima;
- p) portare sempre con sé, esibendolo a qualunque richiesta del personale dell'Autorità marittima e della Forza pubblica, il libretto di ricognizione di cui all'art. 213 Reg. Cod. nav. (parte marittima);
- q) obbedire scrupolosamente agli ordini impartiti dal personale dell'Autorità marittima, dai Comandanti delle navi e dai Dirigenti del Gruppo;
- r) risiedere nel Comune ove prestano servizio, salvo eventuali deroghe concesse da parte del Comandante del porto di Savona.

- g) notificare senza indugio al Capo Gruppo le variazioni di abitazione e qualsiasi altra circostanza che possa influire sulla loro reperibilità;
- h) notificare tempestivamente al Capo Gruppo la propria indisponibilità in caso di malattia o altro impedimento di qualsiasi natura.

Inoltre, gli Ormeggiatori -che costituiscono uno dei primi elementi di collegamento fra il porto e la riva e che, per questo, sono anche investiti di funzioni in materia di security- devono prontamente segnalare all'Autorità marittima tutte le situazioni nelle quali si possano intravedere rischi per la sicurezza derivanti da illeciti intenzionali. Per l'esercizio delle predette funzioni, gli Ormeggiatori devono essere dotati di apposito tesserino di riconoscimento rilasciato dal Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto ai fini delle esigenze di identificazione del soggetto di cui alla Regola B.1 del Cap. XI-2 Solas (security), tesserino che, per nessuna ragione, può essere ceduto a terzi (circolare di Marcomarcap prot. n. 82/0444821/II del 16 luglio 2004).

CAPO III (Disposizioni finali)

Art. 25 Disposizioni procedurali

Fermo restando le prerogative della Capitaneria di Porto di Imperia in qualità di "Comandante del porto" per quel sorgitore, la Capitaneria di Porto di Savona ha completa potestà di modifica del presente regolamento, previo parere del Comandante del porto di Imperia, qualora le variazioni riguardino ed influiscano sull'andamento delle operazioni di ormeggio di quel porto.

Art. 26 Disposizioni disciplinari

Il potere disciplinare sugli Ormeggiatori è esercitato dal Comandante del porto di Savona, ai sensi degli artt. 1249 e seguenti del Codice della navigazione.

Le infrazioni disciplinari commesse dagli Ormeggiatori sono punite a norma dell'art. 1254 del Codice della navigazione. La violazione reiterata degli obblighi di cui all'art. 15, comma 3, nonché 24, determina l'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 1254, n. 2, del Codice della navigazione.

Qualora l'infrazione sia commessa nel porto di Imperia, l'eventuale irrogazione della sanzione e l'iter procedurale ad essa sotteso avverrà a cura del Comandante di quel porto.

Art. 27 Sanzioni

Chiunque per l'esecuzione delle operazioni di ormeggio di cui al presente regolamento, escludi i servizi definiti complementari di cui all'art. 23, si avvale di personale non appartenente al Gruppo e salvo che il fatto non costituisca reato o diverso illecito amministrativo, è punito ai sensi dell'art. 1174 del Codice della navigazione e sarà ritenuto responsabile per i danni a persone o cose che dovessero derivare dal loro illecito comportamento.

Qualora la violazione alla presente Ordinanza sia commessa con l'impiego di una unità da diporto, i responsabili incorreranno nelle sanzioni previste dall'art. 53 del Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (Codice della nautica da diporto).

Limitatamente al personale iscritto nelle matricole della Gomme di mare, la violazione dell'art. 1174 del Codice della navigazione comporterà l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria di cui all'art. 1175 del medesimo codice.

Savona, 18.03.2009

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Franco PESSATORI





MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Savona

ORDINANZA n. 16/2010

“Limiti di operatività delle navi al pontile ESSO Italiana della rada di Savona-Vado Ligure”

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Savona:

- VISTO** il “Regolamento di sicurezza del porto di Savona e Vado Ligure” approvato con proprio Decreto n. 03/1990 in data 29.01.1990.
- VISTA** la propria Ordinanza n. 119/2008 in data 29.10.2008 disciplinante la navigazione e la sosta in rada delle navi nelle acque di giurisdizione della Capitaneria di porto di Savona.
- VISTA** la propria Ordinanza n. 103/2009 in data 24.11.2009, recante “Disciplina degli accosti”.
- VISTO** il fax in data 14.05.2009 con cui la ESSO Italiana S.r.l. ha comunicato i limiti operativi applicabili alle navi all’ormeggio presso il proprio terminale marittimo in funzione delle condizioni meteo presenti.
- VISTI** gli esiti delle riunioni tenutesi presso la Capitaneria di Porto di Savona in data 22.12.2009 e 13.05.2010 cui hanno partecipato tutti i soggetti interessati.
- VISTA** la nota integrativa pervenuta via e-mail in data 25.05.2010 dalla Esso Italiana S.r.l.
- RITENUTO** necessario provvedere all’individuazione di limiti operativi applicabili alle navi che ormeggiano ai pontili della rada di Savona-Vado Ligure in relazione alle condizioni meteo-marine presenti, al fine di garantire il più ampio gradiente di sicurezza;
- VISTI** gli artt. 30, 52, 62, 63, 65 del Codice della navigazione e gli artt. 58, 63, 69 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima).

ORDINA

Art. 1 - Definizioni

Ai fini della presente ordinanza, si forniscono le sottoelencate definizioni:

- Capitaneria: la Capitaneria di Porto di Savona;
- Centro VTSL: Centro VTSL (Vessel Traffic Service – Locale) della Capitaneria di Porto Savona;
- porto: i bacini portuali di Savona e Vado Ligure, nonché la rada di Savona e Vado Ligure comprensiva dei punti di fonda di cui all’Ordinanza n. 119/2008 citata in premessa;
- vento: raffica continua della durata di almeno 20 secondi verificata attraverso un anemometro posto sul pontile Esso, a un’altezza di almeno 10 metri sul livello medio mare.

Art. 2 - Obblighi in capo ai comandanti delle navi

Al fine di tutelare gli aspetti di sicurezza della navigazione, portuale e dell’ambiente costiero e marino, è fatto obbligo ai comandanti delle navi dirette al terminale ESSO di non procedere

all'ormeggio con le condizioni meteorologiche indicate nell'art. 4, attenendosi alle eventuali direttive impartite dalla Capitaneria attraverso il Centro VTSL.

Qualora già ormeggiate, le navi dovranno sospendere le operazioni commerciali al verificarsi delle condizioni previste dal successivo art. 4.

Art. 3 - Obblighi in capo al responsabile del terminale

Il responsabile del terminale, al verificarsi delle condizioni indicate nel successivo art. 4, non dovrà ammettere all'ormeggio le navi; qualora già all'ormeggio, il responsabile del terminale dovrà sospendere le operazioni commerciali in corso e comunicare al comando di bordo di allontanarsi dall'accosto.

Di tale situazione dovrà essere immediatamente informata la Capitaneria attraverso il centro VTSL.

Art. 4 - Obblighi per le navi al terminale ESSO

Le navi non possono ormeggiare con le seguenti condizioni:

- vento proveniente dal settore compresi fra 226° e 315°, con intensità superiore a 30 nodi;
- vento proveniente dal restante settore (da 316° a 225° in senso orario) con intensità superiore a 23 nodi.

Qualora già all'ormeggio, sia "di punta" che "affiancate", le navi dovranno sospendere le operazioni commerciali prima che si verifichino le seguenti condizioni:

- vento proveniente dal settore compresi fra 226° e 315°, con intensità superiore a 35 nodi;
- vento proveniente dal restante settore (da 316° a 225° in senso orario) con intensità superiore a 28 nodi.

A prescindere dall'intensità del vento, le navi ormeggiate dovranno sospendere le operazioni commerciali qualora l'altezza media dell'onda in zona superi un metro.

Nel caso in cui i comandanti delle navi e/o il terminalista sospendano le operazioni commerciali, l'unità all'ormeggio dovrà allontanarsi dall'accosto e dirigersi verso la zona assegnata dalla Capitaneria attraverso il Centro VTSL.

Art. 5 - Discrezionalità nell'immediatezza della situazione

E' fatta salva la facoltà della Capitaneria, sentiti il pilota e gli ormeggiatori di servizio, di ordinare la sospensione delle operazioni commerciali e il conseguente disormeggio a prescindere dai limiti operativi indicati nel precedente art. 4.

Art. 6 - Norme sanzionatorie

I contravventori alla presente ordinanza, ove il fatto non costituisca più grave reato e/o più grave o diverso illecito amministrativo, saranno puniti ai sensi degli artt. 1174 e 1231 del Cod. nav. e saranno ritenuti responsabili, in via penale e/o civile, di qualsiasi danno procurato a persone o cose.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente ordinanza.

Savona, 08.06.2010

IL COMANDANTE
C.V. (CP)  BENSAIA



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Savona

ORDINANZA n. 17/2010

**"Limiti di operatività delle navi al pontile San Raffaele
della rada di Savona-Vado Ligure"**

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Savona:

VISTO il "Regolamento di sicurezza del porto di Savona e Vado Ligure" approvato con proprio Decreto n. 03/1980 in data 29.01.1980.

VISTA la propria Ordinanza n. 119/2008 in data 29.10.2008 disciplinante la navigazione e la sosta in rada delle navi nelle acque di giurisdizione della Capitaneria di porto di Savona.

VISTA la propria Ordinanza n. 103/2009 in data 24.11.2009, recante "Disciplina degli accosti".

VISTA la nota in data 19.05.2009 con cui la Società Terminal Rinfuse Italia ha fornito le proprie indicazioni relativamente ai limiti di operatività del pontile San Raffaele di Vado Ligure.

VISTI gli esiti delle riunioni tenutesi presso la Capitaneria di Porto di Savona in data 22.12.2009 e 13.05.2010 cui hanno partecipato tutti i soggetti interessati.

RITENUTO necessario provvedere all'individuazione di limiti operativi applicabili alle navi che ormeggiano ai pontili della rada di Savona-Vado Ligure in relazione alle condizioni meteorologiche presenti, al fine di garantire il più ampio gradiente di sicurezza.

VISTA la nota integrativa del 27.05.2010 inviata via e-mail dalla Terminal Rinfuse Italia S.p.A.

VISTI gli artt. 30, 52, 62, 63, 65 del Codice della navigazione e gli artt. 59, 63, 69 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima).

ORDINA

Art. 1 - Obblighi da osservarsi al terminale

Al fine di intraprendere le necessarie azioni di sicurezza della navigazione e portuale, i comandanti delle navi che ormeggiano al pontile San Raffaele, in caso di onda "formata" di un metro di altezza, proveniente dal settore 090°- 180°, ovvero con movimenti anomali della nave lungo banchina, dovranno comunicare al Centro VTSL della Capitaneria di Porto di Savona, ogni sessanta minuti, il sussistere delle condizioni di sicurezza dell'unità all'ormeggio, con particolare riferimento alla tenuta dei cavi e alla presenza di risacca potenzialmente pericolosa.

Art. 2 - Discrezionalità nell'immediatezza della situazione

E' fatta salva la facoltà della Capitaneria, sentiti il pilota e gli ormeggiatori di servizio, di ordinare la sospensione delle operazioni commerciali e il conseguente disormeggio a prescindere dai limiti operativi indicati nel precedente articolo.

Art. 3 - Norme sanzionatorie

I contravventori alla presente ordinanza, ove il fatto non costituisca più grave reato e/o più grave o diverso illecito amministrativo, saranno puniti ai sensi degli artt. 1174 e 1231 del Cod. nav. e saranno ritenuti responsabili, in via penale e/o civile, di qualsiasi danno procurato a persone o cose.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente ordinanza.

Savona, 08.06.2010

COMANDANTE
C.V. (CP) Giampaolo BENSAIA



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Savona

ORDINANZA n. 18/2010

**"Limiti di operatività delle navi alla campo boe Sarpom
della rada di Savona-Vado Ligure"**

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Savona:

VISTO il "Regolamento di sicurezza del porto di Savona e Vado Ligure" approvato con proprio Decreto n. 03/1990 in data 29.01.1990.

VISTA la propria Ordinanza n. 119/2008 in data 29.10.2008 disciplinante la navigazione e la sosta in rada delle navi nelle acque di giurisdizione della Capitaneria di porto di Savona.

VISTA la propria Ordinanza n. 103/2009 in data 24.11.2009, recante "Disciplina degli accosti".

VISTA la nota in data 05.02.2010 con cui la Soc. SARPOM ha comunicato i limiti operativi applicabili alle navi all'ormeggio presso il proprio terminale marittimo in funzione delle condizioni meteo presenti.

VISTI gli esiti delle riunioni tenutesi presso la Capitaneria di Porto di Savona in data 22.12.2009 e 13.05.2010 cui hanno partecipato tutti i soggetti interessati.

VISTA la nota integrativa in data 31.05.2010 inviata via e-mail dalla Soc. SARPOM.

RITENUTO necessario provvedere all'individuazione di limiti operativi applicabili alle navi che ormeggiano ai pontili della rada di Savona-Vado Ligure in relazione alle condizioni meteorologiche presenti, al fine di garantire il più ampio gradiente di sicurezza.

VISTI gli artt. 30, 52, 62, 63, 65 del Codice della navigazione e gli artt. 59, 63, 69 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima).

ORDINA

Art. 1 - Definizioni

Ai fini della presente ordinanza, si forniscono le sottoelencate definizioni:

- Capitaneria: la Capitaneria di Porto di Savona;
- Centro VTSL: Centro VTSL (Vessel Traffic Service – Locale) della Capitaneria di Porto Savona;
- porto: i bacini portuali di Savona e Vado Ligure, nonché la rada di Savona e Vado Ligure comprensiva dei punti di fonda di cui all'Ordinanza n. 119/2008 citata in premessa;
- vento: raffica continua della durata di almeno 20 secondi.

Art. 2 - Obblighi in capo ai comandanti delle navi

Al fine di tutelare gli aspetti di sicurezza della navigazione, portuale e dell'ambiente costiero e marino, è fatto obbligo ai comandanti delle navi dirette al Campo Boe Sarpom di non procedere all'ormeggio con le condizioni meteorologiche indicate nell'art. 4, attenendosi alle eventuali direttive impartite dalla Capitaneria attraverso il Centro VTSL.

Qualora già ormeggiata, la navi dovranno sospendere le operazioni commerciali al verificarsi delle condizioni previste dal successivo art. 4.

Art. 3 - Obblighi in capo al responsabile del terminale

Il responsabile del terminale, al verificarsi delle condizioni indicate nel successivo art. 4, non dovrà ammettere all'ormeggio le navi: qualora già all'ormeggio, il responsabile del terminale dovrà sospendere le operazioni commerciali in corso.

Di tale situazione dovrà essere immediatamente informata la Capitaneria attraverso il centro VTSL.

Art. 4 - Obblighi per le navi al terminale

a) Le navi di portata lorda compresa fra 40.000 e 50.000 tonn. possono ormeggiare al campo boe Sarpom con vento di intensità massima di 20 nodi;

Qualora già all'ormeggio, le navi dovranno sospendere le operazioni commerciali con vento di intensità massima superiore a 25 nodi.

A prescindere dall'intensità del vento in zona, le navi ormeggiate dovranno sospendere le operazioni commerciali qualora l'altezza media dell'onda insistente in zona superi un metro.

b) Le navi di portata lorda compresa fra 50.001 e 316.000 tonn. non possono ormeggiare al Campo boe Sarpom con:

- vento proveniente dal settore compreso fra 015° e 105°, avente intensità superiore a 19 nodi;
- vento proveniente dal settore compresi fra 106° e 195°, avente intensità superiore a 25 nodi;
- vento proveniente dal settore compresi fra 196° e 285°, avente intensità superiore a 19 nodi;
- vento proveniente dal settore compresi fra 286° e 014° (in senso orario), avente intensità superiore a 30 nodi.

Qualora già all'ormeggio, le navi dovranno sospendere le operazioni commerciali con le seguenti condizioni:

- vento proveniente dal settore compresi fra 015° e 105°, avente intensità superiore a 22 nodi;
- vento proveniente dal settore compresi fra 106° e 195°, avente intensità superiore a 29 nodi;
- vento proveniente dal settore compresi fra 196° e 285°, avente intensità superiore a 22 nodi;
- vento proveniente dal settore compresi fra 286° e 014° (in senso orario), avente intensità superiore a 35 nodi.

L'intensità del vento sarà verificata attraverso gli strumenti presenti a bordo della nave o in dotazione ai mezzi della locale Corporazione Piloti, i cui rilevamenti dovranno essere resi noti al responsabile del campo Boe SARPOM.

A prescindere dall'intensità del vento in zona, le navi dovranno sospendere le operazioni commerciali qualora l'altezza media dell'onda in zona superi di 1,5 metri.

L'allontanamento delle navi dall'ormeggio sarà valutato nell'immediatezza dell'evento dal pilota e dagli ormeggiatori in servizio sul posto e avallata dal Centro VTSL.

Art. 5 - Discrezionalità nell'immediatezza della situazione

E' fatta salva la facoltà della Capitaneria, sentiti il pilota e gli ormeggiatori di servizio, di ordinare la sospensione delle operazioni commerciali e il conseguente disormeggio a prescindere dai limiti operativi indicati nel precedente art. 4.

Art. 6 - Norme sanzionatorie

I contravventori alla presente ordinanza, ove il fatto non costituisca più grave reato e/o più grave o diverso illecito amministrativo, saranno puniti ai sensi degli artt. 1174 e 1231 del Cod. nav. e saranno ritenuti responsabili, in via penale e/o civile, di qualsiasi danno procurato a persone o cose.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente ordinanza.

Savona, 08.06.2010

IL COMANDANTE
C.V. (CP)  BENSALIA



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Savona

ORDINANZA n. 19/2010

“Limiti di operatività delle navi alla piattaforma ERG della rada di Savona-Vado Ligure”

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Savona:

- VISTO** il “Regolamento di sicurezza del porto di Savona e Vado Ligure” approvato con proprio Decreto n. 03/1990 in data 29.01.1990.
- VISTA** la propria Ordinanza n. 119/2008 in data 29.10.2008 disciplinante la navigazione e la sosta in rada delle navi nelle acque di giurisdizione della Capitaneria di porto di Savona.
- VISTA** la propria Ordinanza n. 103/2009 in data 24.11.2009, recante “Disciplina degli accosti”.
- VISTA** la nota in data 22.03.2010 con cui la ERG Petroli S.p.a. ha comunicato i limiti operativi applicabili alle navi all'ormeggio presso il proprio terminale marittimo in funzione delle condizioni meteo presenti.
- VISTI** gli esiti delle riunioni tenutesi presso la Capitaneria di Porto di Savona in data 22.12.2009 e 13.05.2010 cui hanno partecipato tutti i soggetti interessati.
- RITENUTO** necessario provvedere all'individuazione di limiti operativi applicabili alle navi che ormeggiano ai pontili della rada di Savona-Vado Ligure in relazione alle condizioni meteo-marine presenti, al fine di garantire il più ampio gradiente di sicurezza;
- VISTI** gli artt. 30, 52, 62, 63, 65 del Codice della navigazione e gli artt. 59, 63, 69 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima).

ORDINA

Art. 1 - Definizioni

Ai fini della presente ordinanza, si forniscono le sottoelencate definizioni:

- Capitaneria: la Capitaneria di Porto di Savona;
- Centro VTSL: Centro VTSL (Vessel Traffic Service – Locale) della Capitaneria di Porto Savona;
- porto: i bacini portuali di Savona e Vado Ligure, nonché la rada di Savona e Vado Ligure comprensiva dei punti di fonda di cui all'Ordinanza n. 119/2008 citata in premessa;
- vento: raffica continua della durata di almeno 20 secondi verificata attraverso un anemometro posto sulla piattaforma ERG, ad un'altezza di almeno 10 metri sul livello medio mare.

Art. 2 - Obblighi in capo ai comandanti delle navi

Al fine di tutelare gli aspetti di sicurezza della navigazione, portuale e dell'ambiente costiero e marino, è fatto obbligo ai comandanti delle navi dirette alla piattaforma ERG di non procedere all'ormeggio con le condizioni meteorologiche indicate nell'art. 4, attenendosi alle eventuali direttive impartite dalla Capitaneria attraverso il Centro VTSL.

Qualora già ormeggiate, le navi dovranno sospendere le operazioni commerciali al verificarsi delle condizioni previste dal successivo art. 4.

Art. 3 - Obblighi in capo ai responsabili del terminale

Il responsabile del terminale, al verificarsi delle condizioni indicate nel successivo art. 4, non dovrà ammettere all'ormeggio le navi; qualora già all'ormeggio, il responsabile del terminale dovrà sospendere le operazioni commerciali in corso e quindi comunicare al comando di bordo di allontanarsi dall'accosto.

Di tale situazione dovrà essere immediatamente informata la Capitaneria attraverso il centro VTSL.

Art. 4 - Obblighi per le navi osservarsi alla piattaforma ERG

Le navi non potranno procedere all'ormeggio qualora siano presenti in zona le seguenti condizioni:

- vento proveniente dal settore compresi fra 000° e 270°, con intensità superiore a 20 nodi;
- vento proveniente dal settore compreso fra 271° e 360°, con intensità superiore a 30 nodi;

Parimenti, al verificarsi delle medesime condizioni, le navi all'ormeggio dovranno sospendere le operazioni commerciali.

A prescindere dall'intensità del vento in zona, le navi ormeggiate dovranno sospendere le operazioni commerciali qualora l'altezza media dell'onda insistente in zona superi un metro.

Nel caso in cui i comandanti delle navi e/o il terminalista sospendano le operazioni commerciali, l'unità all'ormeggio dovrà allontanarsi dall'accosto e dirigersi verso la zona assegnata dalla Capitaneria attraverso il Centro VTSL.

Art. 5 - Discrezionalità nell'immediatezza della situazione

E' fatta salva la facoltà della Capitaneria, sentiti il pilota e gli ormeggiatori di servizio, di ordinare la sospensione delle operazioni commerciali e il conseguente disormeggio a prescindere dai limiti operativi indicati nel precedente art. 4.

Art. 6 - Norme sanzionatorie

I contravventori alla presente ordinanza, ove il fatto non costituisca più grave reato e/o più grave o diverso illecito amministrativo, saranno puniti ai sensi degli artt. 1174 e 1231 del Cod. nav. e saranno ritenuti responsabili, in via penale e/o civile, di qualsiasi danno procurato a persone o cose.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente ordinanza.

Savona, 08.06.2010

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Giampaolo BENSAIA



Ministero dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO SAVONA

Tel. 019 834961 Fax 019 834982

Lungomare Matteotti, 46-17100 Savona

svona@marcofiscalia.it

ORDINANZA n. 36/2008

Il Comandante del porto e Capo del Circondario Marittimo di Savona,

- VISTO:** il Regio Decreto 30 marzo 1942, n.327, recante "approvazione del testo definitivo del codice della Navigazione";
- VISTO:** il Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n.328, recante "approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione";
- VISTA:** la Legge 5 giugno 1962, n.618, recante "Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare";
- VISTA:** la Legge 28 gennaio 1994, n.84, e succ. mod., recante riordino della legislazione in materia portuale, ed in particolare l'art.3 che attribuisce la competenza in materia di sicurezza della navigazione al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;
- VISTA:** la Legge 23 maggio 1980, n.313, relativa alla ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, adottata a Londra il 1° novembre 1974 e succ. Mod. (SOLAS 1974/1978);
- VISTE:** le norme del capitolo VI e VII della SOLAS 74/78 e succ. mod., ed in particolare per gli aspetti tecnici, le disposizioni contenute nel Codice Internazionale per il trasporto sicuro di granaglie alla rinfusa (International code for the safe carriage of grain in bulk), adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) con risoluzione MSC 23 (50) del 23 maggio 1991, e nel Codice Internazionale per il trasporto dei carichi solidi alla rinfusa (EC Code), adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) con risoluzione A.434 (XI) del 15 novembre 1979, come emendato;
- VISTO:** il Decreto del Ministro della Marina Mercantile 22 luglio 1991, e succ. mod., recante norme di sicurezza per il trasporto marittimo alla rinfusa di carichi solidi;
- VISTO:** il Decreto Dirigenziale 1036/2006 emanato il 9 ottobre 2006 dal Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto recante procedure applicative del Codice Internazionale per il trasporto sicuro di granaglie alla rinfusa adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) con risoluzione A.434 (XI) del 15 novembre 1979, come emendato;
- VISTO:** il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 18 dicembre 2004 recante recepimento della Direttiva 2001/95/CE in materia di "Requisiti e procedure armonizzate per la sicurezza delle operazioni di carico e scarico delle navi portarinfuse";
- VISTO:** il Decreto Dirigenziale n.1077/2007 emanato il 31 ottobre 2007 dal Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e recante aggiornamento delle norme di sicurezza per il trasporto

marittimo alla rinfusa di carichi solidi allegato al Decreto del Ministro della Marina Mercantile 22 Luglio 1991 e procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco dei carichi medesimi.

VISTE: le proprie Ordinanze 36/1994 del 26 marzo 1994, 15/2002 del 21 marzo 2002 e 57/2006 del 14 giugno 2006;

RITENUTO NECESSARIO E OPPORTUNO aggiornare e riunire in un unico corpo normativo la normativa locale relativa al trasporto, al carico e allo scarico di merci alla rinfusa e di granaglie nell'ambito del Compartimento Marittimo di Savona anche alla luce del costante aggiornamento della normativa di riferimento nazionale ed internazionale nonché delle nuove esigenze dettate dal traffico commerciale del porto di Savona-Vado Ligure;

VISTE le riunioni delle riunioni tenutesi nei locali della Capitaneria di Porto di Savona nel corso dei mesi di gennaio e febbraio 2008 con tutti i soggetti interessati, a vario titolo, alle operazioni di sbarco, imbarco e trasbordo di merci solide alla rinfusa e granaglie alla rinfusa;

TENUTO CONTO che in data 28.02.2008, con messaggio E-mail, la bozza della presente Ordinanza è stata estesa all'Autorità Portuale di Savona-Vado, al Consulente Chimico del Porto di Savona-Vado, all'Unione Utenti del Porto di Savona-Vado e all'Isomar di Savona al fine di ottenere eventuali osservazioni;

VISTA la nota inviata via E-mail in data 05.03.2008 con cui ITSOMAR di Savona-Vado ha espresso la propria perplessità relativamente all'assimilazione del "pet coke" alle altre categorie di "carbone", sulla scorta della previsione del decreto d'ingaggio 1077/2007 sopra richiamato, alla non applicabilità delle prescrizioni previste dalla scheda del prodotto qualora lo stesso sia stato caricato a temperature inferiori a 55°C;

VISTO: il Decreto Legislativo 3 agosto 1999, n.272, recante adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'assetto di operazioni portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della Legge 31 dicembre 1998, n.485, con particolare riferimento all'art. 25 dello stesso decreto, il quale detta precisi obblighi a carico del datore di lavoro circa le precauzioni da adottare nei confronti dei lavoratori che effettuano operazioni relative a merci alla rinfusa solide e merci pericolose;

VISTI: gli articoli 17 e 81 del Codice della Navigazione e l'articolo 59 del relativo Regolamento d'attuazione (parte marittima);

ORDINA

TITOLO I (Disposizioni Generali)

Articolo 1

In conformità a quanto previsto dal D.M. 22 luglio 1991 citato in premessa, nell'ambito delle operazioni commerciali da compiersi nelle acque del Compartimento Marittimo Savona, le operazioni di imbarco e sbarco di carichi solidi alla rinfusa sono sottoposte alla vigilanza della Capitaneria di Porto di Savona, la quale, su istanza della parte interessata all'operazione, autorizza lo sbarco e/o concede il proprio nulla-osta allo sbarco.

OK

I carichi solidi ammessi al Trasporto Marittimo, e quindi al conseguente imbarco e/o sbarco, sono quelli indicati nell'Appendice 1 del decreto Dirigenziale n.1077/2007 citato in preambolo.

L'imbarco, lo sbarco e il trasporto di carichi non estranei a quelli di cui al precedente comma, è disciplinato dai para 2.2, 2.3 e 2.4 del citato Decreto dirigenziale 1077/2007.

L'armatore e/o il raccomandatario marittimo della nave dovrà presentare con 48 ore di anticipo rispetto al previsto ormeggio della nave, l'istanza intesa a ottenere l'autorizzazione all'imbarco e/o trasporto ovvero nulla-osta allo sbarco, secondo il modulano di cui all'Annesso 3 del Decreto Dirigenziale 1077/2007 richiamato in preambolo.

Copia della domanda con i previsti allegati dovrà inoltre essere inviata via e-mail all'indirizzo di posta elettronica savona@psc.guadiacostera.it allo scopo di consentire il successivo inoltro all'Autorità Portuale di Savona così come previsto dal citato Decreto.

Articolo 2

Fermo restando le prescrizioni previste dal soprarichiamato Decreto Dirigenziale 1077/2007, con particolare riguardo alla compilazione della *check-list* di sicurezza terra nave di cui alla Risoluzione A.862(20) (Annessi 5 e 6bis del Decreto dirigenziale 1077/2007), il Comando di bordo e il terminalista interessato alle operazioni di carico/scarico prima dell'inizio delle suddette operazioni, dovranno accertarsi che le condizioni delle stive/spazi chiusi in cui si andrà ad operare siano sicure e qualora il carico alla rinfusa sia suscettibile di emettere gas tossico o infiammabile o di causare impoverimento del contenuto di ossigeno nell'ambiente il datore di lavoro, ai sensi dell'art.25 del Decreto Legislativo 272/99 deve provvedere tramite un consulente chimico di porto alla misurazione della concentrazione di gas ed ossigeno nell'aria e all'adozione, sulla base dei risultati delle analisi, delle opportune misure di sicurezza.

Articolo 3

Le operazioni commerciali potranno avere inizio unicamente a seguito di presentazione all'Autorità Marittima, a cura del Raccomandatario Marittimo, della copia del piano di caricazione/s scaricazione di cui alla Regola 7.3 del Cap. VI della SOLAS (Annesso 5 del Decreto dirigenziale 1077/2007) e copia della *check-list* di sicurezza terra nave di cui alla Risoluzione A.862(20) (Annessi 5 e 6bis del Decreto dirigenziale 1077/2007).

La *check-list* di cui sopra dovrà essere compilata secondo le istruzioni allegate al relativo Decreto Dirigenziale; la stessa dovrà essere compilata in tutte le sue parti e qualora non fosse possibile dovranno esserne indicati i motivi e gli accordi raggiunti relativamente alle precauzioni alternative adottate tra comando nave e rappresentante terminali.

La documentazione richiamata potrà essere consegnata a mano, nelle ore d'ufficio al personale della Sezione Sicurezza della Navigazione, ovvero fuori degli orari d'ufficio e/o nei giorni festivi all'Ufficiale/Sottufficiale d'ispezione del giorno.

L'intera documentazione intesa ad avviare le operazioni di carico/scarico (annessi 5, 6 e 6 bis) dovrà essere prodotta ogni qual volta avvenga una nuova operazione commerciale ovvero una variazione nelle modalità di svolgimento per la medesima operazione rispetto a quelle già previste, intendendo in tal senso anche lo spostamento della nave ad altro ormeggio ancorché nel medesimo bacino portuale.

Al fine di rendere più snello e celere l'iter istruttorio, la documentazione (annessi 5, 6 e 6 bis) potrà essere tempestivamente inviata via fax al n.019/856498 ovvero via E-mail all'indirizzo di posta elettronica savona@psc.guadiacostera.it.

Articolo 4

Fermo restando le responsabilità poste in capo al Comandante della Nave e al Rappresentante del terminale (così come individuato dall'art.2 lett.i) del D.M. 18.12.2004 citato in premessa), relativamente alle procedure di verifica concordate per la discesa nelle stive e nei locali chiusi in cui possa essere necessario entrare, ovvero

costituiscano ambiente di lavoro da parte di maestranze portuali o membri dell'equipaggio stesso, qualora l'Autorità Marittima, abbia fondati dubbi relativamente alla sicurezza - intesa nell'accezione più ampia-relativa alla discesa in una stiva o a uno spazio chiuso, potrà richiedere l'intervento del consulente Chimico del Porto, al fine di verificare la salubrità dell'atmosfera in cui si opererà nonché eventuali rischi fisico-chimici per la salute umana rappresentati dal carico da movimentare.

I suddetti oneri saranno a carico del terminal ovvero dell'armatore dell'unità a seconda della dipendenza del personale che dovrà operare.

TITOLO II

(Disposizioni particolari per l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di carbone)

Articolo 5

Ai fini della presente Ordinanza con il termine "Carbone", quando non diversamente specificato, si intende:

- 1) CARBONE (UN1361)
- 2) PET COKE O CARBONE DI PETROLIO (calcinato e non calcinato)
- 3) CARBONE DI LEGNA (UN1361)

Al fine della corretta individuazione del prodotto, i suddetti termini devono essere riferiti alle schede tecniche di cui all'Appendice 1 del Decreto Dirigenziale 1077/2007 già richiamato.

Articolo 6

Il raccomandatario marittimo della nave che trasporta carbone (carboniera) che deve operare nel porto di Savona - Vado Ligure, deve richiedere alla Sez. Sicurezza della Navigazione della Capitaneria di Porto di Savona, con un anticipo di almeno 48 ore rispetto all'arrivo nella rada di Savona - Vado Ligure, il nulla osta allo sbarco del materiale documentando l'istanza con la documentazione prevista dal Decreto Dirigenziale 1077/2007.

Nella richiesta di nulla-osta allo sbarco dovrà essere fatto specifico riferimento alla domanda di accosto già presentata.

Articolo 7

Il comandante della nave di cui all'art. 5 - almeno 48 ore prima dell'ingresso nelle acque di giurisdizione del Circondario Marittimo di Savona - deve fornire, alla Sezione sicurezza della navigazione della Capitaneria di porto di Savona, i dati/elementi riportati nel modello allegato 1.

I termini sono ridotti a quanto prima, qualora la navigazione dal porto di partenza al porto di Savona - Vado Ligure si compia in un tempo inferiore alle 48 ore.

Nell'ipotesi in cui, durante il viaggio della nave, i dati riferiti alla temperatura del carico dovessero avere significativi incrementi rispetto alla temperatura iniziale ovvero dovessero raggiungere il limite di sicurezza di 55° C (così come prescritto nelle schede tecniche di cui all'Appendice 1 del Decreto Dirigenziale 1077/2007), è fatto obbligo allo stesso comandante rismettere ogni 12 ore i nuovi valori, come rilevati con le apparecchiature di misurazione presenti a bordo.

Qualora si tratti di trasporto di CARBONE come definito dal precedente art.5, il comandante della nave, prima di procedere alle manovre di ingresso in porto, dovrà verificare lo stato di composizione dell'atmosfera nelle stive oggetto del suddetto carico, verificando in particolare l'eventuale presenza di gas nocivi o infiammabili nelle stive e negli spazi chiusi, così come indicato nelle procedure previste dall'Appendice 5 del richiamato Decreto dirigenziale 1077/2007.

Articolo 8

Alla ricezione della comunicazione dell'Agente marittimo raccomandatario, come integrata dalle dichiarazioni del Comandante della Nave, la Sezione Sicurezza della

Navigazione interesserà il consulente chimico del porto indicato dallo stesso agente marittimo.

Il consulente chimico di porto, sulla scorta degli elementi acquisiti, fornirà il proprio parere per le determinazioni di questa Capitaneria di porto ai fini della sicurezza portuale, indicando eventuali prescrizioni cui subordinare l'ingresso della nave in porto.

Articolo 9

Il Pilota di Servizio, prima di portarsi a bordo per le operazioni connesse con l'ingresso della nave – di cui all'art.6 – nel bacino portuale, contatterà via VHF (Canale 16) la Sala Operativa, ovvero l'istituendo Centro VTSL, di questa Capitaneria di porto, per eventuali indicazioni su ordine di procedibilità delle manovre, in funzione del carico della nave stessa e delle valutazioni del consulente chimico del porto di cui al precedente art.7.

Una volta a bordo, il pilota, ottenuta dal Comandante della nave la consegna dell'attualità degli elementi/notizie/dati trasmessi con il messaggio di cui all'art.6, ritirerà copia della Dichiarazione di conferma del Comandante (Allegato 2), comunicherà alla Sala Operativa, ovvero all'istituendo Centro VTSL, i dati acquisiti e attenderà il nulla-osta dell'Autorità Marittima di Savona per procedere alla manovra di ormeggio della nave.

Il pilota di servizio si asterrà, comunque, da iniziare la manovra quando a bordo dovesse rilevare situazioni di pregiudizio per la sicurezza portuale anche in ragione del carico della nave, pur in presenza della Dichiarazione di conferma del Comandante.

Articolo 10

In ragione della necessità di garantire il maggior gradiente di sicurezza:

- a) per le navi che sostano inopporse in rada – per esigenze commerciali ed operative, in attesa di ormeggio – ferme restando le previste comunicazioni da effettuare alla Capitaneria di Porto di Savona, il consulente chimico del porto – alla luce di quanto previsto dall'art.7 comma 1 – raccomandone i presupposti, eseguirà i propri accertamenti a bordo, comunicando via VHF (canale 16) alla Capitaneria di Porto di Savona, il proprio nulla-osta ovvero diniego sulla scorta delle risultanze degli accertamenti svolti.

Lo stesso consulente chimico rilascerà, di conseguenza, apposita certificazione che costituirà elemento per il rilascio del provvedimento autorizzativo previsto dal D.M. 22.07.1991, così come emendato, sopra richiamato;

- b) Per le navi che procedono all'ormeggio – ferme restando le comunicazioni da effettuarsi all'ingresso delle acque di giurisdizione del Circondario Marittimo di Savona previste dalle normative vigenti, e qualora i valori di temperatura di carbone – rilevati e comunicati – rientrano in quelli ordinari – in ragione dell'art.7 comma 1 – la nave verrà autorizzata a procedere per l'ormeggio assegnato come da piano accosti.

Il porto chimico effettuerà, non appena completate le manovre d'ormeggio in banchina, le verifiche sulla temperatura, confrontandole con i valori misurati dal comando di bordo e trasmessi alla Capitaneria di Porto comunicandone gli esiti alla Capitaneria di porto medesima per le relative determinazioni.

Il rilascio del nulla-osta allo sbarco di cui al D.M. 22.07.1991 così come modificato, inoltre, sarà subordinato all'acquisizione – anche via fax – del relativo certificato rilasciato dallo stesso porto chimico.

Articolo 11

Il ricettore/terminalista, affinché la nave carboniera possa essere ammessa all'ormeggio per motivi di sicurezza portuale, invierà – anche via fax alla sezione Sicurezza della Navigazione della Capitaneria di porto di Savona – lettera di prontezza – come da facsimile allegato – con la quale dichiara la prontezza operativa del terminale, assicurando l'adozione delle misure di prevenzione e lotta contro l'incendio, per la gestione dell'emergenza in conformità a quanto prescritto dall'Art.4 del D.Lgs. 272/1999.

Articolo 12

In caso di operazioni di imbarco di carbone a bordo di navi ormeggiate presso i terminali del Porto di Savona-Vado, oltre alle procedure e documenti sopra individuati, dovrà essere accertato che la temperatura della merce sia inferiore alla soglia di infiammabilità di 55°C, così come prescritto nelle schede tecniche di cui all'Appendice 1 del Decreto Dirigenziale 1077/2007.

Qualora l'Autorità Marittima, abbia fondati dubbi relativamente alle temperature del suddetto materiale all'atto dell'imbarco, potrà richiedere l'intervento del consulente Chimico del Porto, al fine di verificare che la temperatura dello stesso non superi il predetto limite.

I suddetti oneri saranno a carico dei terminali, il quale potrà rivoltarsi verso terzi sulla base di contratti/obbligazioni preesistenti disciplinanti la fattispecie.

TITOLO III

(Disposizioni particolari relative al trasporto di granaglie alla rinfusa)

Articolo 13

In conformità a quanto previsto dal Decreto Dirigenziale 1036/2006 emanato dal Comandante Generale del corpo delle Capitanerie di porto in data 09.10.2006, citato in premessa, nell'ambito delle operazioni commerciali da compiere nelle acque del Compartimento Marittimo Savona, le operazioni di imbarco, sbarco e trasporto di granaglie alla rinfusa sono sottoposte alla vigilanza della Capitaneria di Porto di Savona, pertanto restano ferme le disposizioni previste dalla suddetta norma.

Articolo 14

In aggiunta a quanto previsto dal Decreto Dirigenziale 1036/2006 del 09.10.2006, i comandanti di tutte le navi che trasportano granaglie – così come definite dall' "International Code for the safe carriage of grain in bulk" - devono fornire alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto di Savona ed ad un consulente chimico di porto abilitato ad operare nel porto di Savona, almeno 48 ore prima del previsto arrivo in porto della nave, apposita dichiarazione dalla quale risulti:

1. nel caso di carichi alla rinfusa di cui il Comando nave sia al corrente dell'avvenuta fumigazione, il tipo e caratteristiche della sostanza utilizzata per la fumigazione, la metodologia di distribuzione della sostanza nel carico, il possesso a bordo della relativa scheda di pericolosità e scheda di sicurezza in lingua inglese ed italiana, l'avvenuta ventilazione del carico prima dell'ingresso nella rada del porto di Savona/Vado Ligure per un congruo periodo di tempo in relazione alla quantità di carico ed alla durata del viaggio;
2. nel caso di carichi alla rinfusa di cui il Comando nave abbia la documentata certezza che la merce trasportata non ha subito, in nessuna fase del trasporto (anche precedente all'imbarco, compresa la fase di stoccaggio nei silos), alcun processo di fumigazione con sostanze tossiche, che non è presente nelle stive alcuna percentuale di sostanza tossica, come rilevato con idonea strumentazione di bordo, se in dotazione alla nave;
3. nel caso di carichi alla rinfusa di cui il Comando Nave non abbia la certezza che la merce non ha subito, in nessuna fase del trasporto, processi di fumigazione;
4. l'avvenuta ventilazione del carico prima dell'ingresso nella rada del porto di Savona/Vado Ligure.

Articolo 15

(Verifiche da parte del Consulente Chimico di porto)

Nell'ipotesi di cui ai punti nn. 1) e 3) dell'articolo precedente, durante la sosta in rada dell'unità, se prevista, e comunque prima dell'inizio delle operazioni di movimentazione del carico, dovrà essere effettuata – su incarico del Comando di bordo, tramite l'Agenzia raccomandataria – una verifica da parte di un consulente chimico di porto abilitato ad operare nel porto di Savona al fine del rilascio di un "certificato di non pericolosità" relativo allo stato delle stive contenenti il carico. Tale certificazione dovrà essere rilasciata soltanto

qualora la concentrazione del prodotto fumigante residuo rilevata nelle stive sia inferiore ai valori limite di sicurezza, come individuati dalle vigenti normative in materia.

In caso contrario verrà rilasciata apposita attestazione contenente le opportune prescrizioni a carico del Comando Nave la cui corretta osservanza ed efficacia sarà successivamente verificata dal Consulente Chimico di porto incaricato, che rilascerà - sussistendo i presupposti di cui al primo comma - relativo "certificato di non pericolosità".

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

Sulla base delle risultanze della dichiarazione di cui all'art. 1, della scheda di sicurezza e di pericolosità del prodotto e della verifica effettuata a bordo, per quanto attiene in particolare alle caratteristiche di distribuzione del prodotto all'interno del carico, il Consulente Chimico di porto intervenuto valuterà se reati opportuno sottoporre il carico ad ulteriori verifiche nel corso delle operazioni, informando di tale circostanza il Comando di bordo, l'Agenzia raccomandataria ed il terminalista.

In ogni caso se nel corso delle operazioni dovessero rilevarsi concentrazioni di gas tossici superiori ai limiti prefissati, le stesse dovranno essere immediatamente sospese in attesa dell'avvenuto ripristino delle condizioni di sicurezza, come certificate dal Consulente Chimico intervenuto, e dovrà essere interessata la Capitaneria di Porto di Savona per gli eventuali accertamenti volti a perseguire violazioni alla normativa vigente.

Nell'ipotesi di cui al punto n. 2) dell'articolo precedente le operazioni di movimentazione del carico potranno avere inizio immediatamente dopo l'avvenuto ormeggio dell'unità, salvo parere contrario espresso dal consulente chimico di porto di cui all'art. 1, come valutato dalla Capitaneria di Porto di Savona.

L'Autorità Marittima, a seconda delle valutazioni esperte caso per caso, potrà comunque disporre controlli a campione con l'ausilio del Consulente Chimico di porto volti a monitorare lo stato delle stive.

Se, durante tali verifiche a campione, dovessero rilevarsi concentrazioni di gas tossici superiori ai limiti prefissati, le operazioni dovranno essere immediatamente sospese e le eventuali violazioni accertate saranno perseguite ai sensi della normativa vigente, anche in relazione al contenuto delle dichiarazioni di cui all'articolo 1.

In ogni caso - in tutte le ipotesi sopra considerate - il Comandante dell'unità, prima, durante ed al termine delle operazioni di movimentazione del carico, dovrà porre in essere ogni ulteriore accorgimento dettato dalla propria esperienza professionale, dalla conoscenza della nave e dalla migliore arte marinairesca - anche alla luce dei suggerimenti del consulente chimico di porto - volto a scongiurare eventuali principi di incendio direttamente o di riflesso connessi con la presenza della sostanza a bordo.

Articolo 16

(Limiti di sicurezza)

In tutte le fattispecie contemplate dalla presente ordinanza in cui risulti impiegata, per la fumigazione del carico, "fosfina" (Tridruro di fosforo, Fosfuro di idrogeno), le operazioni di movimentazione del carico potranno avere inizio soltanto se i valori del prodotto eventualmente presente nelle stive non superino i valori limite indicativi dell'esposizione professionale, così come stabiliti dalla normativa internazionale di riferimento (in premessa citata) e come certificato dal Consulente Chimico di porto.

In tutte le restanti ipotesi le operazioni potranno avere inizio soltanto se i valori del diverso prodotto tossico fumigante utilizzato non superino i valori limite indicati nelle rispettive schede internazionali di sicurezza chimica - come certificati dal Consulente Chimico di porto.

TITOLO IV

(Operazioni di allibo di rinfuse solido)

Or

Articolo 17

Fermo restando quanto previsto dalla normativa nazionale ed internazionale in materia nonché dalla presente Ordinanza, le previsioni del presente titolo si applicano alle navi battenti bandiera italiana o straniera che intendano effettuare il trasferimento, da una nave all'altra (alibo), nelle acque dei bacini portuali del Porto di Savona - Vado Ligure, di rinfuse solide.

Non è consentito effettuare trasferimento di rinfuse solide da una nave all'altra per le unità che sostano nella rada di Savona/Vado Ligure.

Articolo 18

Le operazioni di alibo dovranno essere effettuate in aree autorizzate da parte della Capitaneria di Porto di Savona.

A tal fine il soggetto interessato alle suddette operazioni dovrà presentare alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto di Savona, con un preavviso di 20 giorni almeno, una dettagliata relazione nella quale dovranno essere indicati:

- Elementi identificativi delle navi (Nome, bandiera, n. IMO, GT e, qualora non ancora conosciuti, gli elementi descrittivi generali quali GT ed elementi costruttivi indicativi e di riferimento);
- Elementi identificativi del carico da movimentare (Nome del prodotto come indicato nel D.D. 1077/2007, eventuale numero UN, classe di pericolosità);
- aree dove si intenderebbero effettuare le operazioni di alibo;
- modalità di effettuazione delle operazioni di alibo (autoproduzione, avvalimento del personale del terminal - eventualmente- concessionario della banchina prossima alle navi, ecc.).

Sulla base dei suddetti elementi di analisi, la Capitaneria di Porto di Savona, sentiti L'Autorità Portuale di Savona, la ASL * di Savona, l'ARPAL, il Consulente chimico del porto, e, per quanto riguarda gli aspetti tecnico nautici, il Capo Pilota del Porto e il Capo Gruppo Ormezzioni, si pronuncerà sull'idoneità dell'area all'effettuazione delle operazioni di alibo richieste, le quali, tuttavia, per poter essere effettivamente avviate dovranno essere precedute dagli ulteriori adempimenti di cui al successivo art.19.

Articolo 19

Ad integrazione di quanto previsto dal precedente art.18, chi intende effettuare le operazioni di alibo dovrà presentare alla Sez. Tecnica della Capitaneria di Porto di Savona, con un preavviso di 48 ore, istanza sia per ottenere il nulla-osta allo scarico (nave da alibire - nave madre) sia l'autorizzazione al carico (nave che aliba - nave di servizio), in regola con la vigente normativa in materia di dolo, conforme all'annesso 3 del D.D.1077/2007.

Ottenuta la suddetta autorizzazione all'imbarco/nulla-osta allo sbarco, prima dell'avvio delle operazioni, il raccomandatario marittimo della nave madre dovrà presentare alla Sez. Tecnica della Capitaneria di Porto di Savona la "SCHEDA DI CARICAZIONE/SCARICAZIONE" di cui all'annesso 3bis del D.D.1077/2007, corredata dalla:

- Scheda informazioni sul carico (annesso 4 D.D.1077/2007);
- Piano di scaricazione della nave madre (annesso 5 D.D.1077/2007);
- Piano di caricazione della nave di servizio (annesso 5 D.D.1077/2007);
- Check-list di sicurezza firmata dai Comandanti di entrambi le navi ed eventualmente controfirmata dal responsabile del terminal e della Compagnia portuale operante (qualora non si operi in autoproduzione);

Articolo 20

Le operazioni di alibo potranno avvenire solamente in presenza di condizioni meteo-marine assicurate e favorevoli per le attività in questione; i Comandanti delle due unità dovranno verificare costantemente la persistenza delle condizioni meteo-marine favorevoli e dovranno, quando reputassero che queste ultime possano essere diventate problematiche, sospendere, anche con giudizio unilaterale, le operazioni.

L'Autorità Marittima si riserva in qualsiasi momento di ordinare la sospensione delle operazioni, qualora, a suo insindacabile giudizio, ritenga non sussistenti le condizioni minime di sicurezza indicate nella presente Ordinanza ovvero il mancato rispetto delle prescrizioni imposte nell'autorizzazione rilasciata.

Articolo 21

Al fine di facilitare l'effettuazione delle manovre di affiancamento e ormeggio delle unità, nonché le operazioni di alibo, i Comandi di bordo delle due navi dovranno concordare una lingua d'uso per le comunicazioni ovvero impiegare lo *Stuntant Marine Navigational Vocabulary* pubblicato dall'International Maritime Organization.

Articolo 22

Appena terminate le operazioni di accosto, il Pilota di servizio ne dovrà dare notizia alla Capitaneria di Porto di Savona.

Articolo 23

I cavi di ormeggio fra le due navi dovranno essere tali da poter fronteggiare le relative variazioni di assetto conseguenti al procedere delle operazioni.

Dovranno essere utilizzati, inoltre, parabordi/fendersi idonei a permettere l'ormeggio in sicurezza delle due navi fra loro; gli stessi dovranno essere commisurati alla lunghezza e tonnellaggio delle unità, nonché all'altezza delle murate delle stesse.

Le operazioni di ormeggio fra le due navi devono essere compiute sotto la supervisione del Gruppo Ormeggiatori del Porto di Savona, il quale esprimerà preliminarmente anche il proprio parere relativamente all'impiego dei cavi d'ormeggio e dei parabordifendersi.

Le operazioni di Ormeggio in banchina dovranno essere effettuate esclusivamente dal personale del Gruppo Ormeggiatori del Porto di Savona.

Articolo 24

Qualora la merce da alibare sia costituita da materiale di cui all'Appendice B del D.M. 22-07-1991, prima dell'inizio delle operazioni di alibo, il Consulente chimico del porto dovrà effettuare gli accertamenti necessari relativamente alla non pericolosità delle stive di entrambi le navi (temperatura del carico, presenza di gas tossici e/o infiammabili, presenza della percentuale minima del tenore di ossigeno) esprimendo il proprio parere tecnico ed indicando le eventuali prescrizioni.

Articolo 25

Durante le operazioni dovrà sempre essere assicurato un servizio di vigilanza antincendio da parte di una squadra per ciascuna nave, formata con personale di bordo munito di certificazione antincendio.

Articolo 26

Al fine di prevenzione di eventuali eventi d'inquinamento derivanti dalle operazioni di alibo, dovranno essere assicurate le seguenti prescrizioni:

- le benne utilizzate dovranno essere a chiusura stagna e gli eventuali nastri trasportatori completamente chiusi;
- lo specchio di mare compreso fra le due unità dovrà essere opportunamente protetto al fine di evitare cadute accidentali di materiale a mezzo di telami, appendici meccaniche o altri apprestamenti idonei;
- prima della rimozione dei suddetti elementi posti a protezione dello spazio fra le due navi, dovrà essere recuperato il prodotto eventualmente presente sugli stessi;
- La movimentazione delle benne dovrà avvenire in modo tale da limitare al massimo/annullare la perdita di prodotto;
- Le operazioni dovranno immediatamente essere sospese dandone immediata conoscenza alla Capitaneria di Porto di Savona, qualora le condimenes creino problematiche di sorta al trasferimento di carico con particolare riferimento alla perdita di prodotto e presenza di polveri in sospensione.

Ad

Articolo 27

Durante le operazioni di allido non possono essere effettuate operazioni di riparazione delle unità che implicano l'uso di fiamma e operazioni di burberaggio.

TITOLO V

(Disposizioni finali)

Articolo 28

(Obblighi dei datori di lavoro)

Restano fermi tutti gli obblighi statali a capo dei datori di lavoro in materia di sicurezza e salute dei lavoratori, come previsti dalla vigente normativa, per quanto riguarda, in particolare, ogni misura preventiva volta ad informare costantemente i lavoratori in merito ad ogni rischio connesso alle operazioni cui sono destinati nonché ogni procedura di sicurezza atta a prevenire, con opportuni margini di garanzia, ogni minaccia all'incolumità dei propri dipendenti.

Il Comandante della nave, i terminalisti interessati ed ogni altro soggetto destinatario di obblighi di tutela in relazione alle fattispecie contemplate dalla presente ordinanza, dovranno adottare ogni misura ritenuta necessaria a salvaguardare la salute di tutte le persone ricadenti sotto la rispettiva responsabilità, anche se non direttamente annoverate nelle disposizioni del presente provvedimento.

Al fine di consentire il perseguimento degli obiettivi di cui sopra, prima dell'inizio delle operazioni di movimentazione del carico, il Comando Nave e il rappresentante del terminal dovranno far pervenire le informazioni a vario titolo richieste dalla presente Ordinanza agli altri soggetti direttamente coinvolti nelle operazioni stesse (es. lavoratori portuali, tecnici esteri, ecc.).

Inoltre per gli effetti dell'art. 21 del D.Lvo 272/99 il datore di lavoro, in base alle prescrizioni comunicate dal consulente chimico del porto che sono parte integrante dell'autorizzazione d'imbarco e del nulla tale allo sbarco rilasciate da questa Autorità Marittima, deve informare i lavoratori incaricati della esecuzione delle operazioni portuali sulla natura pericolosa della merce, impartendo istruzioni in ordine alle modalità delle operazioni, agli attrezzi da usare ed alle cautele da adottare per la loro manipolazione.

Articolo 29

La presente Ordinanza entra in vigore il giorno _____ alle ore 00.01.

L'entrata in vigore della presente ordinanza abroga la ordinanza 15/1994 del 26 marzo 1994, 15/2002 del 21 marzo 2002 e 57/2006 del 14 giugno 2006 ed ogni altra norma precedente con essa incompatibile.

Articolo 30

I contravventori alla presente Ordinanza saranno puniti ove il fatto non sia riconducibile a più grave reato o sanzione amministrativa, ai sensi degli artt. 1174 e 1221 del codice della navigazione del titolo IV del D.Lvo 27/07/1999, n. 272 e dell'art. 35 e seguenti del D.Lvo 27/07/1999, n. 271.

Alla medesima sanzione è assoggettato colui che non osservi quanto previsto dal Decreto Dirigenziale 1036/2006 e 1077/2007 citati in preambolo.

E' fatto obbligo a chiunque di osservare e di vigilare sull'osservanza della presente ordinanza.

Genova 12/04/2007

IL COMANDANTE
CAPITANO DI VASCELLO ICFI
FRANCESCO FERRATORI



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO SAVONA

Tel. 019/856683 ex 019/85198

Lungomare Matteotti, 1-11100 Savona

info@quadricecattini.it

www.capitaneria-portosavona.it

segreteria@quadricecattini.it

ORDINANZA N.3/2005

Il sottoscritto C.V. (CP) Giuseppe MAGLIOZZI, Comandante del porto di Savona,

VISTO il Regio n. 12/05 in data 16/06/2005 con cui la società PETROLIO S.r.l. ha avanzato istanza al fine di ottenere l'autorizzazione a far sostare nella rada di Vado Ligure le medesime che hanno ultimato le operazioni di caricazione presso il proprio pontile petrolifero per il tempo eventualmente necessario al perfezionamento della documentazione fiscale/doganale relativa al carico trasportato;

VISTO l'art. 6, penultimo comma, del Regolamento di Sicurezza del porto di Savona - Vado Ligure approvato con decreto n. 396 in data 29/01/1990 ai sensi del quale è fatto divieto alle navi cisterna di rimanere all'ormeggio degli accostì petroliferi dopo il termine delle operazioni commerciali;

VISTO l'art. 5, 2° comma, dell'ordinanza n. 157/91 emessa dalla Capitaneria di Porto di Savona in data 12/11/1991 ai sensi del quale è fatto divieto alle navi cisterna che hanno scaricato tutto o parte del carico ai terminali petroliferi di sostare in attesa di ordini nelle acque del Compartimento marittimo di Savona, salvo casi di emergenza o documentata necessità;

VISTA la riunione tenutasi in data 21/04/2005 negli uffici dell'Autorità Marittima cui hanno preso parte i rappresentanti della citata società Petrolig, del Corpo Piloti del porto, di altre società petrolifere e del Chimico del Porto - Cap. Pietro FERRIGNO -, nel corso della quale la società istante ha precisato che la domanda è stata posta al fine di ottenere esclusivamente l'autorizzazione alla sosta in rada delle navi cisterna dopo l'ultimazione della caricazione presso il pontile petrolifero e non dopo la scaricazione del prodotto;

VISTO il foglio in data 06/04/2005 con cui il consulente chimico del porto - Dott. Riccardo SABATINI - ha espresso parere favorevole all'accoglimento dell'istanza cui trattasi, previa adozione di opportune cautele quali l'inertizzazione delle cisterne delle unità prima della sosta in rada delle stesse;

VISTI gli esiti della riunione sopraccitata, come da relativo verbale, nel corso della quale il Cap. Luigi CARLINI - in rappresentanza della Corporazione Piloti del porto - ed il consulente chimico di porto - Cap. Pietro FERRIGNO - hanno espresso, per quanto di rispettiva competenza, parere favorevole all'accoglimento dell'istanza, proponendo l'adozione di adeguate precauzioni volte a garantire la piena sicurezza delle unità in rada e del traffico portuale tutto;

CONSIDERATO che debba ritenersi ricompreso nell'ambito delle "operazioni commerciali" di cui al sopracitato art. 6 del Regolamento Portuale anche la fase attinente al perfezionamento della documentazione fiscale e/o doganale relativa al carico della nave;

CONSIDERATO che la sosta delle navi cisterna in rada al termine delle operazioni di caricazione, con l'adozione di specifiche cautele, possa essere assimilata - in termini di sicurezza delle unità e del traffico in genere - alla sosta delle medesime navi quando si verifica all'arrivo delle stesse e prima dell'accosto ai pontili;

VISTI gli artt. 17, 62 e 81 del codice della navigazione e l'art. 59 del relativo regolamento di esecuzione, parte marittima;

ORDINA

Art. 1

- Le navi cisterna che devono raggiungere gli accosti petroliferi presenti nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure possono scortare in rada - nel punto di fonda all'isoipo individuato dalla Corporazione Piloti del porto - per il tempo strettamente necessario ad attendere la disponibilità dell'accosto, nel rispetto delle prescrizioni di cui al successivo art. 3, per quanto applicabile e comunque assicurando il più ampio gradiente di sicurezza. Sono esenti dall'applicazione del citato art. 3 lett. a) esclusivamente le navi cisterna in attesa di intraprendere le operazioni di sbarco del prodotto trasportato. In tale ultimo caso il Comandante della nave dovrà adottare tutti gli accorgimenti e le cautele necessarie ad evitare che nelle cisterne possano ingenerarsi miscele di gas infiammabili e/o esplosive. Le navi cisterna che hanno ultimato le operazioni di caricazione del prodotto presso i medesimi accosti petroliferi sono autorizzate a sostare in rada al solo ed esclusivo fine di attendere il perfezionamento e/o la regolarizzazione della documentazione fiscale e/o doganale inerente al carico, nel rispetto delle prescrizioni di cui al successivo art. 3.

Art. 2

Nei casi contemplati dal secondo comma dell'articolo precedente, il Comandante ovvero l'agente raccomandatorio della nave o un rappresentante della società concessionaria del terminale petrolifero interessato sono tenuti a presentare -anche a mezzo fax- apposita comunicazione in carta semplice alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto di Savona specificando le ragioni che impediscono l'immediata partenza della nave dopo l'ultimazione delle operazioni di caricazione presso il pontile, indicando, inoltre, la durata presunta della sosta.

La comunicazione dovrà essere corredata, prima dell'allontanamento dell'unità dall'accosto, da idonea certificazione rilasciata da un consulente chimico di porto attestante lo stato di inertizzazione delle cisterne del carico.

Art. 3

L'autorizzazione alla sosta in rada nelle fattispecie di cui sopra è subordinata all'inderogabile rispetto delle sottoelencate prescrizioni:

- a) Lo stato di inertizzazione delle cisterne del carico dovrà essere attestato da idonea certificazione rilasciata a cura di un consulente chimico di porto abilitato ad operare nel porto di Savona.
- b) L'unità dovrà posizionarsi esclusivamente nel punto di fonda a tal fine comunicato dalla Corporazione Piloti del porto che dovrà essere tempestivamente allertata.
- c) L'arco temporale della permanenza in rada dovrà limitarsi a quello indicato nella relativa comunicazione e non potrà comunque eccedere il lasso di tempo strettamente necessario ad ottenere il rilascio da parte delle competenti autorità dei previsti documenti fiscali/doganali inerenti al carico ed il loro perfezionamento.
- d) durante la permanenza in rada l'unità, opportunamente segnalata, dovrà essere mantenuta pronta a muovere in qualunque momento.
- e) durante la permanenza in rada dovrà essere mantenuto adeguato servizio di guardia in plancia tale da consentire un costante servizio di vedetta, un ascolto radio continuo VHF canale 13 e 16 nonché l'immediata adozione di tutte le ulteriori misure e/o segnalamenti richiesti necessari dall'eventuale mutamento delle condizioni meteorologiche (es. nebbia) o da qualsivoglia altra esigenza correlata alla sicurezza della navigazione in ambito portuale.
- f) l'unità dovrà immediatamente allontanarsi dal punto di fonda successivamente al completamento della documentazione di cui sopra dandone comunicazione all'Ufficio Accosti della Capitaneria di Porto di Savona (canale 13).

Art. 4

E' fatto assoluto divieto alle navi viscere che hanno ultimato le operazioni commerciali presso gli accostamenti petroliferi di sostare in rada in attesa di "ordini" o per ragioni diverse da quelle prese in considerazione dalla presente ordinanza, salvo casi di emergenza o inopprimibile e documentata necessita da valutarsi di volta in volta da parte dell'Autorita' Marittima.

Art. 5

I contravventori della presente ordinanza, sempre che il fatto non costituisca altro o piu grave reato, saranno puniti ai sensi degli artt. 1234 e 1174 cod. nav.

Art. 6

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e di far osservare la presente ordinanza.

data: 10.05.05

IL COMANDANTE
CAPITANO DI VASCELLO (CP)
GIUSEPPE GUZZI

INUTA



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

CAPITANERIA DI PORTO – GUARDIA COSTIERA DI SAVONA

Ordinanza n. 70/09

Disciplina dell'accesso e della circolazione in ambito portuale

Il Capitano di Vascello sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona,

VISTA la propria Ordinanza n. 33 del 05.08.98 in materia di disciplina del traffico nelle aree della Calata Nord di Vado Ligure di regolamentazione dei flussi delle attività di tipo commerciale e di tipo turistico.

VISTI gli artt. 5 e 8 della Legge 28.01.1994, n. 84 istitutiva delle autorità portuali.

VISTO l'art. 6.7, del D.Lgs. 30.04.1992, n. 285 (Nuovo Codice della strada) concernente il potere del comandante di porto capo di circondario marittimo di disciplinare con ordinanza la circolazione nelle aree portuali aperte all'uso pubblico.

VISTI gli artt. 203 e 204 bis del D. Lgs. 30.04.1992, n. 285 che individuano nel prefetto e nel giudice di pace la autorità competenti a ricevere gli atti relativi ai ricorsi presentati per inosservanza del Codice della strada.

VISTO il D.P.R. 16.12.1992, n. 495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada".

VISTO il Codice Internazionale per la Sicurezza delle navi e per gli impianti portuali (ISPS Code, edizione 2003, come emendato).

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".

VISTA la Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2005/35/CE del 23.10.2005 relativa al miglioramento della sicurezza dei porti.

VISTO la Circolare dell'allora Ministero dei trasporti e della navigazione n. 5201696 del 14.04.95 che fornisce indirizzi sulla disciplina della circolazione in ambito portuale, demandando all'autorità portuale l'individuazione degli spazi stabilmente destinati al transito, al parcheggio ed alla sosta dei veicoli, mentre è compito dell'autorità marittima adottare i provvedimenti relativi alla disciplina della circolazione.

VISTA la Circolare del Comando Generale delle Capitanerie di Porto n. 82/31052 del 02.07.1996.

VISTE le Ordinanze n. 3 del 22.07.2005 e n. 5 del 15.04.2008 con cui l'Autorità Portuale di Savona ha disciplinato il rilascio e il controllo delle autorizzazioni all'accesso in porto per le persone ed i mezzi.

VISTO il Decreto n. 24 del 04.03.2006 dell'Autorità Portuale con cui viene esclusa dal pubblico uso l'area retrostante il viadotto e il faro di segnalamento marittimo di Capo Vado.

CONSIDERATO che i continui cambiamenti della fisionomia del porto per la presenza di cantieri e lavori di varia natura hanno determinato la necessità di riesaminare il preesistente tracciato viario e ne impongono un adeguamento alle mutate necessità delle aree.

VISTI gli elaborati dell'Autorità Portuale concernenti la proposta di nuovo tracciato viario.

VISTE le delibere del Comitato portuale dell'Autorità Portuale di Savona concernenti la destinazione di uso delle aree portuali.

VISTO il parere favorevole reso dall'Autorità Portuale di Savona con nota Prot. n. 6108/DEM PATR del 12.08.2009.

VISTI gli artt. 1161 (abusiva occupazione di spazio demaniale e inosservanza di limiti alla proprietà privata) e 1174 (inosservanza di norme di polizia) del Codice della navigazione.

VISTO l'art. 17 della legge 24.11.1981, n. 689 che individua nel comandante del porto, capo del circondario, l'autorità competente a ricevere gli atti relativi alle infrazioni di cui al citato art. 1174 del Codice della navigazione concernenti la circolazione in ambito portuale.

VISTI gli artt. 30 e 81 del Codice della navigazione e l'art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione.

CONSIDERATO che le aree destinate alla viabilità e alla circolazione comune del porto sono quelle meglio identificate nelle planimetrie allegate e come tali dichiarate "aperte all'uso pubblico", salve le limitazioni di accesso di cui alla citata ordinanza 01/98

CONSIDERATO altresì che le rimanenti aree devono intendersi destinate agli usi marittimi tipici del porto e pertanto comunque "non aperte all'uso pubblico".

P R E M E S S O

- * che coloro che circolano all'interno dei bacini portuali di Savona e Vado Ligure, considerati ai sensi della presente ordinanza "aree operative portuali", sono consapevoli delle attività eseguite negli spazi portuali, anche in relazione alla presenza di carichi sospesi e alla circolazione di mezzi speciali e fuori sagoma e che pertanto devono assumere ogni precauzione e cautela per prevenire ed impedire incidenti alle persone ed alle cose;
- * che per l'accesso, la circolazione e la sosta di veicoli e pedoni si impone l'osservanza delle norme contenute nella presente ordinanza.

ORDINA

CAPO I - PRINCIPI GENERALI

Art. 1 - Obiettivi dell'ordinanza

La presente ordinanza stabilisce misure volte a regolamentare la viabilità pubblica nei bacini portuali di Savona e Vado Ligure.

L'obiettivo è quello di:

- * identificare le aree destinate alla viabilità pubblica, nel prosieguo indicata anche come "viabilità comune";
- * migliorare, attraverso opportuna regolamentazione, la sicurezza a fronte dei rischi derivanti dall'espletamento delle operazioni portuali nelle aree operative pubbliche ed in concessione.

Art. 2 - Ambito territoriale di applicazione

La presente ordinanza vige nell'ambito dei perimetri delimitati e colorati differentemente nella planimetria n. 1 concernente il bacino portuale di Savona e nella planimetria n. 2 concernente il bacino portuale di Vado Ligure, parti integranti della presente.

Tali aree sono così identificate:

- * aree portuali in concessione;
- * aree portuali non in concessione (aree pubbliche);
- * aree destinate a viabilità.

Art. 3 - Normativa applicabile

Lungo tutta la rete della viabilità comune si applicano le norme del Nuovo Codice della strada e relativo Regolamento di esecuzione, salvo quanto diversamente disciplinato dalla presente ordinanza.

Nelle aree pubbliche o in concessione di cui al successivo capo III della presente ordinanza, si applicano le norme e la disciplina del Codice della navigazione, nonché le norme in materia di sicurezza e di polizia emanate dalla Capitaneria di Porto di Savona (d'ora in avanti Capitaneria) e dall'Autorità Portuale di Savona (d'ora in avanti Autorità Portuale).

Art. 4 - Accesso ai bacini portuali

L'accesso ai bacini portuali di Savona e Vado Ligure è consentito ai mezzi ed alle persone autorizzate.

Le autorizzazioni ad accedere sono rilasciate dall'Autorità Portuale, secondo quanto previsto dall'Ordinanza n. 3/2005 e s.m. e i. e dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Art. 5 - Sicurezza dell'impianto antincendio

Nell'intero ambito portuale, come definito dall'art. 2, è vietata la sosta e la fermata di qualsiasi tipo di autoveicolo, il deposito di merci o qualsiasi altro intralcio al rapido impiego delle prese idriche dalla rete antincendio del porto, idoneamente indicata mediante segnaletica orizzontale e verticale.

CAPO II - VIABILITA' COMUNE

Art. 6 - Identificazione delle aree di viabilità e di sosta comune

Le aree destinate a rete viaria e alla sosta dei veicoli sono individuate con colore blu nelle planimetrie nn. 1 e 2, quelle destinate alla viabilità di emergenza o alternativa sono indicate con tratteggio blu.

La viabilità è indicata mediante segnaletica verticale e orizzontale rispondente a quanto evidenziato in planimetria, da mantenersi a cura dell'Autorità Portuale.

In tali aree vige il Codice della strada e relativo Regolamento di esecuzione per quanto applicabili, trattandosi di aree aperte al libero transito.

Nel bacino portuale di Vado Ligure-Bergeggi la viabilità di accesso al molo soprafflutti, riportata con tratteggio blu in planimetria n. 2 ed indicata con segnaletica orizzontale di colore giallo, è riservata al transito dei soli mezzi autorizzati.

Su detta area non è consentita la sosta di automezzi o il deposito di merci.

Art. 7 - Circolazione pedonale

All'interno delle aree destinate alla circolazione comune è vietato il transito pedonale, con eccezione per gli spostamenti necessari a raggiungere i luoghi di lavoro, gli esercizi commerciali e gli uffici ubicati in porto e viceversa.

Art. 8 - Circolazione dei mezzi di movimentazione portuale

È ammessa la circolazione di mezzi di movimentazione (art. 213 del Regolamento al Nuovo Codice della strada), che possono circolare se i carichi sono vincolati in sicurezza ai mezzi stessi.

A tali mezzi sono assimilati anche quelli mobili di sollevamento che per necessità di impiego debbano trasferirsi da una zona portuale all'altra.

Tutti i mezzi di cui al presente articolo, muniti di dispositivi luminosi di colore giallo atti a segnalarne la presenza e il movimento, devono immettersi nella rete viaria osservando ogni necessaria cautela, concedendo la precedenza agli altri veicoli. Medesima precedenza deve essere concessa da ogni veicolo nell'immettersi nella rete viaria dalle aree di servizio od operative.

La circolazione dei mezzi rotabili sbarcati o da imbarcare dalle/sulle unità ro-ro ormeggiate alle banchine del porto dovrà avvenire esclusivamente attraverso aree portuali non destinate alla viabilità comune. Qualora il percorso dovesse attraversare e/o coincidere con tratti di viabilità comune, l'impresa portuale interessata dovrà predisporre un sistema di segnalamento e vigilanza attraverso proprio personale munito di idoneo sistema di comunicazione.

Tale personale avrà cura di evitare che le direttrici di traffico dei mezzi sbarcati/da sbarcare arrechino pericolo ai mezzi circolanti lungo la rete di viabilità comune.

Nel caso in cui le operazioni portuali comportino l'occupazione di una corsia della viabilità pubblica, l'impresa portuale deve richiedere alla Capitaneria e all'Autorità Portuale specifica autorizzazione di cui al successivo art. 13.

Art. 9 - Limite di velocità e divieto di sorpasso

Il limite di velocità per tutti i mezzi in circolazione è di 30 km/h.

All'interno dell'ambito portuale è vietato il sorpasso.

Art. 10 - Intersezione con la rete ferroviaria

Nel tratti di viabilità interessati dall'attraversamento dei binari ferroviari, tutti i mezzi circolanti devono dare precedenza ai convogli ferroviari in transito.

Gli attraversamenti ferroviari devono essere comunque segnalati con apposita cartellonistica indicante pericolo, da apporre e mantenere a cura dell'Autorità Portuale.

Art. 11 - Area di sosta

E' vietata la sosta e la fermata di veicoli lungo la viabilità comune, fatta eccezione nelle aree destinate a parcheggio. Tali aree, distinte per tipologia di mezzo, sono indicate da apposita segnaletica orizzontale e verticale, secondo quanto evidenziato nelle planimetrie.

La sosta degli autotreni in attesa delle operazioni di carico/scarico o di pratiche doganali potrà avvenire nelle aree indicate in colore arancione, limitatamente all'attesa per l'accesso all'area operativa o per le pratiche doganali e comunque per un tempo massimo di 1 (una) ora. In dette aree non è consentita la sosta di autoveicoli.

La sosta degli autotreni lungo la strada +15 di Vado Ligure è autorizzata esclusivamente sulle aree all'uopo destinate, per un periodo massimo di 12 (dodici) ore, indicate con colore marrone nella planimetria n. 2.

I parcheggi destinati ai mezzi dello Stato sono indicati nelle planimetrie nn. 1 e 2 con colore azzurro e sono delimitati da apposita segnaletica orizzontale e verticale. Su tali mazzi devono essere esposti i contrassegni delle rispettive amministrazioni, ove sia indicata la validità temporale. L'elenco dei mezzi utilizzati deve essere comunque trasmesso alla Capitaneria e all'Autorità Portuale.

Le aree di sosta potranno essere temporaneamente destinate ad usi diversi dall'Autorità Portuale, d'intesa con la Capitaneria.

Art. 12 - Ciglio banchina

E' vietata la sosta e la fermata di qualsiasi veicolo ad una distanza inferiore a metri 1,5 dal ciglio delle banchine, come evidenziato in colore rosso nelle planimetrie nn. 1 e 2.

Art. 13 - Restrizione alla circolazione viaria

Qualora se ne ravvisi la necessità, l'Autorità Portuale, sentita la Capitaneria, autorizza l'occupazione temporanea di tratti di zone di viabilità comune per facilitare eventuali operazioni commerciali portuali; nella suddetta condizione, potrà essere occupata solamente una corsia, la restante diviene a senso unico alternato con precedenza al senso di marcia previsto per quella corsia.

La viabilità può essere temporaneamente limitata previa autorizzazione dell'Autorità Portuale in caso di carico/scarico di vagoni alle linee ferroviarie "alle rampe".

Nei tratti viari sottoposti a tali restrizioni, l'impresa titolare dell'operazione dovrà regolamentare i flussi di traffico a mezzo di proprio personale, nonché apporre apposita segnalazione di avvertimento e pericolo.

Art. 14 - Veicoli eccezionali e veicoli adibiti a trasporti eccezionali

La circolazione dei veicoli eccezionali e dei veicoli adibiti a trasporti eccezionali all'interno della rete viaria comune dovrà avvenire con l'osservanza di quanto previsto dal Nuovo Codice della strada e dal relativo Regolamento.

La circolazione dei suddetti veicoli è soggetta a comunicazione formale da presentare alla Capitaneria e all'Autorità Portuale con almeno 24 ore di anticipo, riportante le informazioni riguardanti i dati e le dimensioni dei mezzi e del carico.

CAPO III - AREE PORTUALI IN CONCESSIONE ED AREE PUBBLICHE

Art. 15 - Accesso dei mezzi di soccorso

La sosta dei veicoli ed il deposito delle merci all'interno delle aree pubbliche ed in concessione deve comunque garantire un immediato accesso ad eventuali mezzi di soccorso.

Art. 16 - Aree in concessione

Le aree evidenziate con colore giallo nelle planimetrie nn. 1 e 2 sono aree assentite in concessione.

Tali aree sono delimitate sul terreno a cura del concessionario con segnaletica orizzontale di colore blu e cartelli di avviso. L'accesso a tali aree è consentito unicamente a mezzi e persone autorizzati dal concessionario.

La percorrenza pedonale, la viabilità, la sosta e l'utilizzazione delle aree in concessione è regolata dal concessionario, con l'osservanza delle norme generali di sicurezza stabilite dal D. Lgs. 81/2008, dal D. Lgs. 272/1999 e dalle altre norme specifiche per materia vigenti in ambito portuale.

I concessionari devono predisporre all'interno delle proprie aree appositi spazi per la sosta dei mezzi in attesa delle operazioni di carico/scarico, nonché aree di parcheggio per il personale che ivi si reca ad operare, al fine di non intralciare la viabilità comune.

Art. 17 - Aree pubbliche

Le aree contrassegnate con colore verde nelle planimetrie nn.1 e 2 sono aree operative gestite dall'Autorità Portuale, che le affida temporaneamente alle imprese portuali per gli usi consentiti.

L'utilizzo da parte delle imprese deve essere conforme a quanto previsto nel "piano di sicurezza" predisposto dalla stessa impresa.

Le operazioni portuali non devono comunque intralciare la viabilità comune, avendo cura di regolamentare e programmare i flussi di traffico in entrata ed uscita e apponendo, se del caso, apposita segnalazione di avvertimento e pericolo.

Art. 18 - Sedime ferroviario

Sui binari ferroviari portuali e per una fascia larga 2,20 metri da ambo le rotaie è vietato sostare con veicoli e mezzi di qualsiasi genere, depositarvi merce o comunque ostacolare il servizio ferroviario.

Nelle aree operative pubbliche ed in concessione è ammessa la sosta dei veicoli sui soli binari di banchina, per il tempo strettamente necessario alle operazioni commerciali, a condizione che i binari stessi siano prontamente sgomberabili a semplice richiesta verbale del personale della Capitaneria, dell'Autorità Portuale, dell'Azienda Ferrovie e delle forze di polizia in genere.

È vietato l'attraversamento dei parchi ferroviari da parte di tutte le persone estranee al servizio di manovra ferroviaria.

CAPO IV - NORME GENERALI E FINALI

Art. 19 - Responsabilità

La circolazione dei veicoli nell'ambito portuale avviene a proprio rischio e comunque sotto la responsabilità dei rispettivi conducenti, che sono consapevoli delle attività eseguite negli spazi portuali, anche in relazione alla presenza di carichi sospesi e alla circolazione di mezzi speciali e fuori sagoma e che pertanto devono assumere ogni precauzione e cautela per prevenire ed impedire incidenti alle persone ed alle cose.

La Capitaneria e l'Autorità Portuale si intendono manlevate da responsabilità per danni a persone e/o cose comunque derivanti dalla circolazione suddetta.

Art. 20 - Deroghe

Eventuali deroghe necessarie per esigenze particolari, o non contemplate dalla presente ordinanza, saranno rilasciate dalla Capitaneria con proprio, motivato provvedimento.

Art. 21 - Sanzioni

Tutti gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria sono incaricati dei controlli sul rispetto della presente ordinanza.

Ogniqualvolta le norme della presente ordinanza, salvo che il fatto non configuri un diverso e/o più grave illecito penale o amministrativo, è punito ai sensi degli artt. 1161, 1164 e 1174 del Codice della navigazione, del Nuovo Codice della strada e relativo Regolamento d'esecuzione, nonché da ogni altra norma, ancorché non richiamata, applicabile in materia.

Nel caso di violazioni alle disposizioni relative alla sosta sarà altresì applicata la sanzione accessoria della rimozione del veicolo.

Resta salva in ogni caso ogni ulteriore azione, civile o penale o amministrativa, per responsabilità derivante da inosservanza alle norme recate dalla presente ordinanza.

Art. 22 - Rinvio

Per quanto non disciplinato dalla presente ordinanza in ordine all'applicazione delle sanzioni, si rinvia a quanto stabilito dal Codice della strada e della Legge 24.11.1981, n. 689 e s. m. e i.

Art. 23 - Entrata in vigore e abrogazione disposizioni precedenti

La presente ordinanza entrerà in vigore il 01.09.2009.

Sono abrogate tutte le disposizioni in materia previgenti e in contrasto con la presente ordinanza.

Savona, 31 agosto 2009.


IL COMANDANTE
C.V. (CPT) Giampaolo BENSIAIA

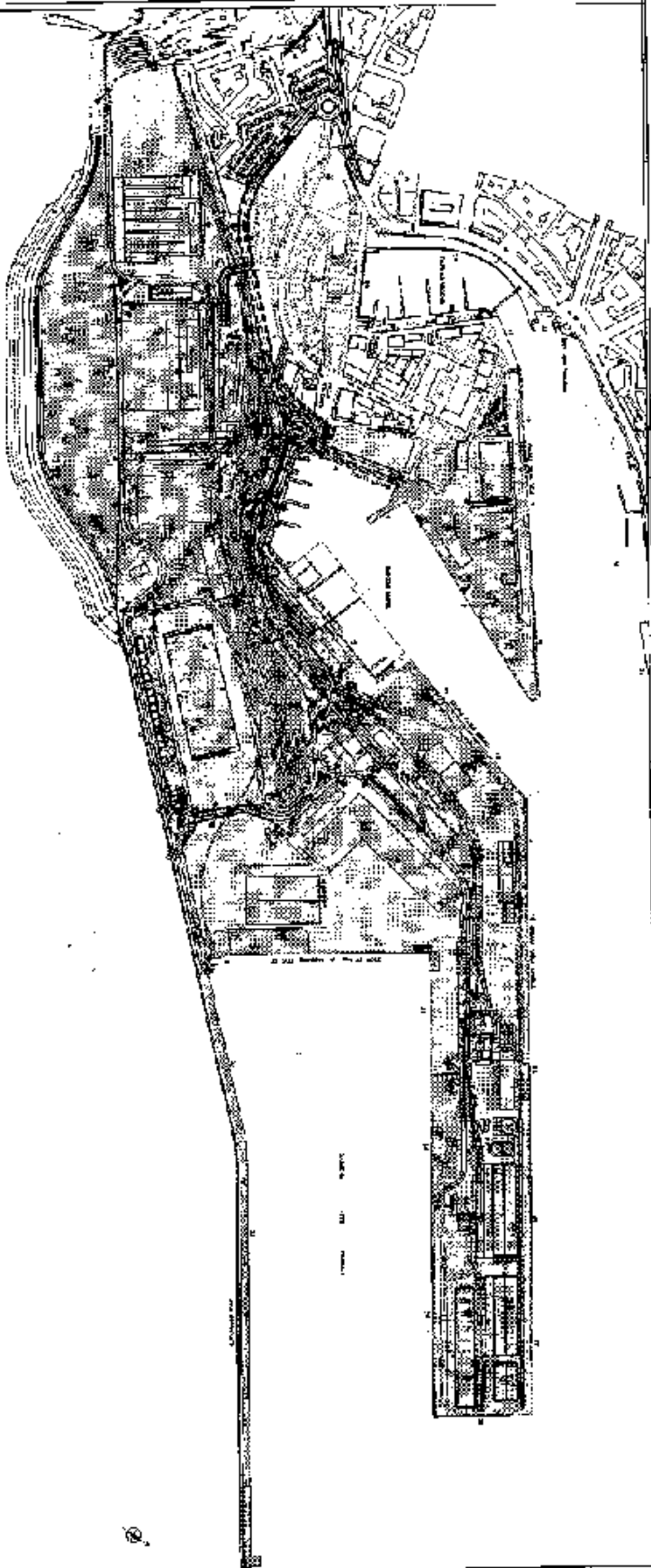
- Legend
- 1. UNCLASSIFIED
 - 2. UNCLASSIFIED
 - 3. UNCLASSIFIED
 - 4. UNCLASSIFIED
 - 5. UNCLASSIFIED
 - 6. UNCLASSIFIED
 - 7. UNCLASSIFIED
 - 8. UNCLASSIFIED
 - 9. UNCLASSIFIED
 - 10. UNCLASSIFIED
 - 11. UNCLASSIFIED
 - 12. UNCLASSIFIED
 - 13. UNCLASSIFIED
 - 14. UNCLASSIFIED
 - 15. UNCLASSIFIED
 - 16. UNCLASSIFIED
 - 17. UNCLASSIFIED
 - 18. UNCLASSIFIED
 - 19. UNCLASSIFIED
 - 20. UNCLASSIFIED
 - 21. UNCLASSIFIED
 - 22. UNCLASSIFIED
 - 23. UNCLASSIFIED
 - 24. UNCLASSIFIED
 - 25. UNCLASSIFIED
 - 26. UNCLASSIFIED
 - 27. UNCLASSIFIED
 - 28. UNCLASSIFIED
 - 29. UNCLASSIFIED
 - 30. UNCLASSIFIED
 - 31. UNCLASSIFIED
 - 32. UNCLASSIFIED
 - 33. UNCLASSIFIED
 - 34. UNCLASSIFIED
 - 35. UNCLASSIFIED
 - 36. UNCLASSIFIED
 - 37. UNCLASSIFIED
 - 38. UNCLASSIFIED
 - 39. UNCLASSIFIED
 - 40. UNCLASSIFIED
 - 41. UNCLASSIFIED
 - 42. UNCLASSIFIED
 - 43. UNCLASSIFIED
 - 44. UNCLASSIFIED
 - 45. UNCLASSIFIED
 - 46. UNCLASSIFIED
 - 47. UNCLASSIFIED
 - 48. UNCLASSIFIED
 - 49. UNCLASSIFIED
 - 50. UNCLASSIFIED
 - 51. UNCLASSIFIED
 - 52. UNCLASSIFIED
 - 53. UNCLASSIFIED
 - 54. UNCLASSIFIED
 - 55. UNCLASSIFIED
 - 56. UNCLASSIFIED
 - 57. UNCLASSIFIED
 - 58. UNCLASSIFIED
 - 59. UNCLASSIFIED
 - 60. UNCLASSIFIED
 - 61. UNCLASSIFIED
 - 62. UNCLASSIFIED
 - 63. UNCLASSIFIED
 - 64. UNCLASSIFIED
 - 65. UNCLASSIFIED
 - 66. UNCLASSIFIED
 - 67. UNCLASSIFIED
 - 68. UNCLASSIFIED
 - 69. UNCLASSIFIED
 - 70. UNCLASSIFIED
 - 71. UNCLASSIFIED
 - 72. UNCLASSIFIED
 - 73. UNCLASSIFIED
 - 74. UNCLASSIFIED
 - 75. UNCLASSIFIED
 - 76. UNCLASSIFIED
 - 77. UNCLASSIFIED
 - 78. UNCLASSIFIED
 - 79. UNCLASSIFIED
 - 80. UNCLASSIFIED
 - 81. UNCLASSIFIED
 - 82. UNCLASSIFIED
 - 83. UNCLASSIFIED
 - 84. UNCLASSIFIED
 - 85. UNCLASSIFIED
 - 86. UNCLASSIFIED
 - 87. UNCLASSIFIED
 - 88. UNCLASSIFIED
 - 89. UNCLASSIFIED
 - 90. UNCLASSIFIED
 - 91. UNCLASSIFIED
 - 92. UNCLASSIFIED
 - 93. UNCLASSIFIED
 - 94. UNCLASSIFIED
 - 95. UNCLASSIFIED
 - 96. UNCLASSIFIED
 - 97. UNCLASSIFIED
 - 98. UNCLASSIFIED
 - 99. UNCLASSIFIED
 - 100. UNCLASSIFIED

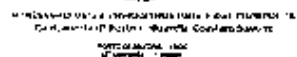
UNCLASSIFIED

UNCLASSIFIED

UNCLASSIFIED

UNCLASSIFIED



[illegible]

PLANET P&G 由 LINEA 訂製
ELLE 雜誌刊載 ELLE DECORE 封面、內頁

*CV 3 Summary Judgment of Vito Russo Filed: 12/20/04

the *causation*





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO SAVONA

Tel. 019/816266 Fax 019/256268

Lungomare Matteotti, 4b-17100 Savona

www.gestioneportuali.it

capitaneria@portosavona.it

savona@gestioneportuali.it

ORDINANZA n. 53/2005

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Savona,

VISTA: l'ordinanza n. 46/2004 emessa dalla Capitaneria di Porto di Savona in data 13/07/2004 - di cui si intende qui richiamato l'intero preambolo - mediante cui è stato diffuso il modello di scheda da utilizzarsi per la comunicazione delle informazioni di sicurezza da parte delle navi soggette alla normativa internazionale in materia di security prima del loro ingresso nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure;

VISTA: la circolare "Security n. 14" trasmessa con il dispaccio n. 18410 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto in data 25/07/2005 relativo al nuovo modello della scheda di cui sopra, perfezionato a livello comunitario;

RItenuto NECESSARIO: sostituire il modello di scheda allegato alla sopracitata ordinanza con il nuovo format elaborato in seno alla Commissione europea;

VISTE: gli artt. 17, 62 e 81 del Codice della Navigazione e l'art. 39 del relativo Regolamento di Esecuzione;

ORDINA

Articolo 1

Il modello di scheda da utilizzarsi per la comunicazione delle informazioni di sicurezza da parte delle navi soggette alla normativa internazionale in materia di security prima del loro ingresso nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure allegato all'ordinanza n. 46/2004 è sostituito dal nuovo format allegato alla presente ordinanza.

Rimangono inalterate le modalità e la tempistica di trasmissione delle citate informazioni prestabilite dall'ordinanza n. 46/2004.

Articolo 2

Come indicato nella medesima scheda, in allegato alla stessa deve essere trasmessa copia della lista dell'equipaggio (I.M.O. FAL form 5) e della lista passeggeri della nave.

Articolo 3

I contravventori alla presente ordinanza, qualora il fatto non costituisca più grave reato ovvero diverso o/o più grave illecito amministrativo, saranno perseguiti ai sensi dell'art. 1174 del Codice della Navigazione e ritenuti responsabili in via penale o/o civile di qualsiasi danno procurato a persone o/o cose derivante dal loro illecito comportamento.

Articolo 4

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza.

Savona, 05/08/2005

IL COMANDANTE
CAPITANO DI VASCELLO (CP)
Giuseppe G. G. G.

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 6.1 OF REGULATION (EC) No. 725/2004)

**TO BE SUBMITTED TO THE COMPETENT AUTHORITY FOR MARITIME SECURITY OF THE
PORT OF ARRIVAL**

Particulars of the ship and contact details							
IMO number		Name of ship					
Port of registry		Flag State					
Type of ship		Call Sign					
Owner / manager		International call numbers (if available)					
Name of Company		CWO name & 24 hour contact details					
Port of arrival		Port facility of arrival (if known)					
Port and port facility information							
Expected date and time of arrival of the ship in port (ITF) (B-4.28.1 ISPS Code)							
Primary purpose of call							
Information required by SOLAS regulation XI-2/9.2.1							
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 flag)	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
Location of ship at the time this report is made (B-4.29.2 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	UNCLAS CODE (if available)	Port facility	Security Level
1							SL -
2							SL -
3							SL -
4							SL -
5							SL -
6							SL -
7							SL -
8							SL -
9							SL -
10							SL -
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. (in Arabic)	Special or additional security measures taken by the ship						
1							
2							
3							

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? (X1.2 - 9.2.1.5)	YES	NO			
If NO, provide details of the security measures applied in line 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 line
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

General description of the cargo aboard the ship (X1.2 - 9.2.1.6 + B.4.39.3 (SPN Code))

Is the ship carrying any dangerous substances or 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 IAL Form 7) or relevant extract is attached
Confirm a copy of ship's crew list is attached (IMO IAL Form 5) (X1.2 - 9.2.1.6 + B.4.39.4 (SPN Code))	YES	Confirm a copy of the ship's passenger list is attached (X1.2 - 9.2.1.6 + B.4.39.5 (SPN Code))	YES

Other security related information			
Is there any security-related event 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 / XO / CSO / Ship's agent (as above)	Name:	Signature:
Date/Time/Place of completion of report		

**MODELLO PER LE INFORMAZIONI DI SICUREZZA DI PRE-ARRIVO DELLA NAVE
PER TUTTE LE NAVI PRIMA DELL'INGRESSO IN UN PORTO DI UNO STATO MEMBRO DELLA UE
(REGOLA SOLAS XI-2/6 E ARTICOLO 6.1 DELLA REGOLA (EC) N° 725/2004)**

**DA PRESENTARE ALL'AUTORITA' COMPETENTE PER LA SICUREZZA MARITTIMA DEL PORTO
DI ARRIVO**

Particolari relativi alla nave e dettagli sul contatto								
Numero IMO		Nome della nave		Stato di Bandiera				
Porto di iscrizione		Nome del Capitano		Nome del				
Tipo di nave		Numero di chiamata internazionale (se disponibile)						
Società		Nome del CSM e dettagli sul varo 24h						
Nome della Compagnia		Indirizzo postale di arrivo (se comunicato)						
Porto di arrivo								
Informazioni relative al porto e all'impianto portuale								
Data e ora di arrivo prevista della nave in porto (ETA) (04.34.3 Codice ICS)								
Scopo primario dell'approdo								
Informazioni richieste dalla regola SOLAS XI-2/6.1								
La nave è in possesso di un valido International Ship Security Certificate (ISSC) (XI-2/6.2.1.1)		SI	NO	NO - perché?	Ritrovato da nome dell'istituzione o del WSC		Data di scadenza (gg/mm/aaaa)	
La nave possiede un SSP approvato a bordo?	SI	NO	Livello di sicurezza corrente della nave? (XI-2/6.2.1.2)		Livello di sicurezza 1	Livello di sicurezza 2	Livello di sicurezza 3	
Posizione della nave al momento della compilazione di questo rapporto (04.34.2 Codice ICS)								
Indicare gli elenchi degli approdi agli impianti portuali in ordine cronologico (a partire dal più recente) (XI-2/6.2.1.3)								
No	Data da	Data a	Porto	Paese	INSEGNARE (se disponibile)	Impianto portuale	Livello di sicurezza	
1							1/2/3	
2							1/2/3	
3							1/2/3	
4							1/2/3	
5							1/2/3	
6							1/2/3	
7							1/2/3	
8							1/2/3	
9							1/2/3	
10							1/2/3	
La nave ha preso misure di sicurezza addizionali o speciali, oltre quelle approvate nel SSP?							SI	NO
Se la risposta è sì, indicare di seguito le misure intraprese. (XI-2/6.2.1.4)								
No. (1-3)	Misure di sicurezza addizionali o speciali prese dalla nave							
1								
2								
3								

4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

Elencare le attività nave-nave, in ordine cronologico (a partire dalla più recente), che sono state effettuate durante il periodo degli ultimi dieci approdi agli impianti portuali elencati sopra. I risultati in tabella sono riportati e confermati su una pagina separata se necessario – Inserire il numero totale di attività nave-nave.

Le procedure di sicurezza specificate nell'approvato NSP sono state mantenute durante ognuna di queste attività nave-nave? (XI-2 / 9.2.1.7)	SI	NO
Se no, fornire i dettagli delle misure di sicurezza adottate in sostituzione nella colonna relativa sottostante.		

No.	Data da	Data a (gg/mes/anno)	Posizione e Longitudine e Latitudine	Attività nave-nave	Misure di sicurezza adottate
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

Descrivere genericamente il carico presentato a bordo della nave (XI-2 / 9.2.1.6 e B-4.39.3 Codice ISPS)

La nave trasporta merci pericolose risultanti tra quelle elencate nelle Classi 1, 2.1, 2.2, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 o 8 del Codice IMDG?	SI	NO	Se sì, controllare che sia allegato il Manifesto delle Merci Pericolose (DGP) (FAL Form 7) (o estratto relativo)
Confermare che è stata allegata una copia della lista dell'equipaggio (IMO, IAL, Form 7) (XI-2 / 9.2.1.6 e B-4.39.4 Codice ISPS)	SI	Confermare che è stata allegata una copia della lista dei passeggeri (XI-2 / 9.2.1.8 e B-4.39.6 Codice ISPS)	SI

Ulteriori informazioni relative alla sicurezza

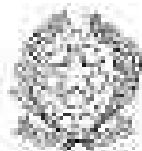
Desidero segnalare altre evidenze problematiche relative alla sicurezza?	SI	Inserire i dettagli.	NO
--	----	----------------------	----

Agente della nave sul prossimo porto di arrivo

Nome:	Detagli sul contatto (Tel. no.):
-------	----------------------------------

Identificazione della persona che fornisce le informazioni

Titolo e Posizione (Cancellare come appropriato)	Nome:	Firma:
Cittadinanza / NDI / CNO / Agente della nave (come sopra)		
Data/Ora/Luogo:		



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Savona

Ordinanza n. 86 2004

Il Capitano di Vascello (CP) intensente, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona;

Visti il Cap. XI.2 della Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) nonché il Codice Internazionale per la Sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS) adottati il 12 dicembre 2002 dalla Conferenza diplomatica dell'organizzazione marittima internazionale;

Visto il Regolamento (CE) n. 725/2004 del 31 marzo 2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali con il quale vengono fornite le linee guida comunitarie per l'interpretazione, l'applicazione, l'armonizzazione ed il controllo comunitario delle normative internazionali richiamate;

Visto l'articolo 6 del Regolamento (CE) che introduce la figura dell'Autorità competente per la sicurezza marittima così come delineata dall'art. 2 del medesimo regolamento, con il compito di coordinare, attuare, controllare l'applicazione delle misure di sicurezza;

Vista la circolare titolo "Port security" n. 01 in data 7 aprile 2004 a firma congiunta del Capo del Dipartimento Navigazione Marittima e Aerea e del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;

Vista la circolare titolo "Security" n. 03 in data 28.06.2004 del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti- Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto- 6° Reparto- Sicurezza della Navigazione;

Vista la circolare MSC n. 1111 nella quale vengono sintetizzati ulteriori elementi applicativi del Cap. XI.2 SOLAS e dell'ISPS così come concordati recentemente a Londra nel corso del Maritime Security Committee del 12 maggio 2004;

Vista il mag. Prot. n° 7311 in data 28.06.04 con il quale viene inviato alle agenzie raccomandatorie di Savona la scheda di informazione allegata alla precitata circolare n°03;

Ritenuto necessario registrare le procedure di comunicazione di cui all'articolo 9.2.2.1 Capitolo XI.2 Convenzione SOLAS 74 come modificate;

Visti gli articoli 30, 62, 81, 1174 del Codice della Navigazione e l'art. 59 del relativo Regolamento di Esecuzione;

Tenuto conto delle disposizioni contenute nella normativa sopra riportata, la cui osservanza è obbligatoria per le seguenti navi adibite ai viaggi internazionali:

1. navi passeggeri, comprese le unità veloci da passeggeri;
2. navi da carico, comprese unità veloci, di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate.

ORDINA

Articolo 1

Tutte le navi soggette all'applicazione della normativa di cui al preambolo, che intendano entrare nel porto di Savona-Vado Ligure, devono continuare a far pervenire a questo Comando gli elementi contenuti nel modello allegato alla presente ordinanza debitamente compilato, secondo la tempistica di seguito indicata:

1. con almeno 24 ore di anticipo sull'orario di previsto arrivo della nave;
2. al più tardi al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la durata del viaggio sia inferiore a 24 ore;
3. se il porto di scalo non è noto o se modificato durante il viaggio, non appena tale porto sia conosciuto.

Articolo 2

I contraventori alla presente Ordinanza, qualora il fatto non costituisca più grave reato, saranno puniti ai sensi dell'art. 1174 del Codice della Navigazione e saranno ritenuti, altresì, responsabili in via penale e/o civile di qualsiasi danno procurato a persone e/o cose derivante dal loro illecito comportamento.

Articolo 3

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza.

Savona 13 Lug. 2004

IL COMANDANTE
CV. (CP) F. G. ANGRISANO

MINUTA

SHIP PRE-ARRIVAL INFORMATION PRO-FORMA

Nome della nave			
Numero IMO			
Stato di bandiera			
Porto di ultimo scalo in Italia			
Merci pericolose trasportate (superiori a 10kg) e n° UN di classificazione			
1	La nave è in possesso di un valido International Ship Security Certificate (ISSC)?	SI	NO
2	Se SI specificare:		
	Rilasciato da	Luogo di rilascio	Data di scadenza
3	Se NO specificare perché:		
	La nave possiede un SSP approvato?		
		SI	NO
4	A quale Security level la nave sta operando?	Security Level 1	Security Level 2
		Security Level 3	
5	Quali sono stati gli ultimi 10 porti di scalo e quale era il Security Level della nave durante queste interfacce nave/porto? (a decorrere dal 01/07/2004)	Nome of Port	
		Security Level	
		1	SI =
		2	SI =
		3	SI =
		4	SI =
		5	SI =
		6	SI =
		7	SI =
		8	SI =
9	SI =		
10	SI =		
6	La nave ha adottato speciali misure di sicurezza durante l'interfaccia nave/porto negli ultimi 10 porti di scalo?	SI	NO
Se SI , si prega di specificare:			
7	Sono state adottate le appropriate procedure durante qualsiasi attività nave/nave negli ultimi 10 porti di scalo?	SI	NO
Se NO , si prega di specificare:			
8	Altre eventuali informazioni pratiche connesse alla security:	SI	NO
Se SI , si prega di specificare:			

Raccomandatario/Company: _____

Data: _____

F4C-SIMPLE DI SCHEDE INFORMATIVA CHE DEVE ESSERE INOLTATA DALLA NAVE PRIMA DELL'ARRIVO

Name of ship			
IMO number			
Registered flag State			
Date of ship's last visit to Italy			
Dangerous goods carried (over 10kg) and UN class no.			
1	Does the ship have a valid International Ship Security Certificate (ISSC)?	SI	NO
2	If YES specify: Issued by: _____ Place of issuing: _____ Date of expiry: _____		
3	If NOT, please detail why?		
	Does it have an approved ISPP?	SI	NO
4	What Security Level is the ship operating at?	Security Level 1	Security Level 2
5	What were the last 10 ports of call and what was the Security Level of the ship during those ship/port interfaces? (on or after 1 July 2004)	Name of Port	Security Level
		1	SL=
		2	SL=
		3	SL=
		4	SL=
		5	SL=
		6	SL=
		7	SL=
		8	SL=
		9	SL=
		10	SL=
6	Have any special security arrangements been taken by the ship during ship/port interface at the last 10 ports of call?	SI	NO
	If YES, please detail:		
7	Have appropriate procedures been followed during any ship/port activity during the last 10 ports of call, for example have these interactions been governed by the security requirements in the SSP?	SI	NO
	If NOT, please detail:		
8	Any other practical security related information, for the example have you witnessed any suspicious activity during the voyage?	SI	NO
	If YES, please detail:		

Agents Name/Company: _____

Date of completion: _____



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di SAVONA

ORDINANZA n. 103/2009 - "Disciplina degli accosti"

Il sottoscritto, Comandante del porto e Capo del Circondario Marittimo di Savona,

- VISTA** la Legge 28 gennaio 1994, n. 84 in tema di riordino della legislazione in materia portuale e successive modificazioni ed integrazioni.
- VISTO** il Decreto n. 4 in data 14.02.2002 dell'Autorità Portuale di Savona.
- VISTA** la Legge 04.04.1977, n.135 recante "Disciplina della professione del raccomandatario marittimo" e successive modificazioni.
- VISTO** il Decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 "Attuazione della direttiva 2002/59 CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale".
- VISTO** il Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 28 gennaio 2004 relativo alle "Disposizioni attuative del sistema di controllo del traffico marittimo denominato Vessel Traffic Service (VTS)".
- VISTE** le direttive VTS Nazionale n. 001, n. 005 e n. 006, emanate dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.
- VISTE** le Ordinanze n. 07/2003 e n. 01/2009 emanate da questa Capitaneria di Porto rispettivamente in data 25.01.2003 e 14.01.2009, intese a disciplinare l'assegnazione e la conseguente fruizione degli accosti nell'ambito del bacino portuale di Savona-Vado Ligure.
- VISTA** la propria Ordinanza n. 29/2006 in data 06.04.2006 disciplinante l'attività di pesca nell'ambito portuale di Savona e Vado Ligure.
- VISTA** la propria Ordinanza n. 113/2008 in data 13.10.2008 con è stato approvato il "Regolamento per la disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella Rada di Savona e Vado Ligure".
- VISTA** la propria Ordinanza n. 119/2008 in data 29.10.2008 relativa alla disciplina delle aree di fonda nella rada di Savona-Vado Ligure.
- VISTA** la propria Ordinanza n. 75/2009 in data 09.09.2009 disciplinante l'accosto di navi cisterna alla "Banchina 34" del porto di Savona aventi in transito, segregate a bordo, sostanze allo stato liquido classificate pericolose.
- TENUTO CONTO** che il regime sperimentale dettato con la sopranrichiamata Ordinanza n. 07/2003 in data 25.01.2003 ha garantito la piena regolarità del traffico navale e del conseguente regime degli accosti nel Porto di Savona-Vado Ligure.
- CONSIDERATA** la necessità di rendere definitiva la disciplina relativa alla gestione degli accosti nel porto di Savona-Vado Ligure.
- VISTO** il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 28.04.2009, istitutivo del centro VTSL di Savona.
- TENUTO CONTO** che dal 02.02.2009 le attività di previsione di arrivo e destinazione degli accosti, nonché le formalità di arrivo e partenza vengono adempiute dalle agenzie marittime locali attraverso il sistema informatico denominato PMIS (Port Management Information System), parte integrante del locale sistema VTS.
- VISTO** il fg. n. 8354 Dem./Patr. in data 09.11.2009 con cui l'Autorità Portuale ha condiviso i contenuti del presente provvedimento.
- VISTA** la nota in data 23.11.2009 con cui l'ISOMAR (Associazione Agenti Marittimi Raccomandatari Agenti Aerei Mediatori Marittimi e Spedizionieri delle

Province di Savona e Imperia) ha espresso parere favorevole riguardo i contenuti del presente provvedimento.

VISTI gli artt. 30, 62 e 81 del Codice della navigazione, nonché l'art.59 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima).

RENDE NOTO

1. Nel porto di Savona-Vado Ligure sono operativi per il traffico commerciale i seguenti accosti riferiti alle relative banchine ad uso pubblico/collettivo o in concessione, pontili e campi boe off-shore come da planimetrie allegate, contraddistinte dai nn. 1, 2 e 3, parti integranti del presente provvedimento:

BACINO PORTUALE DI SAVONA

Denominazione	Destinazione	Lunghezza in metri
Banchina 8 int./est	Pubblica/accosto navi da Crociera	55,3
Banchina 9	In concessione a Costa Crociere S.p.a.	315
Banchina zona 8/9/10	In concessione a Costa Crociere S.p.a.	429
Banchina 12/13	Pubblica	235
Banchina 14/15	In concessione MUST S.p.a.	231
Banchina 16	In concessione COLACEM S.p.a.	128
Banchina 22	In concessione Italiana Coke S.p.a.	140
Banchina 26/27	In concessione MONFER S.p.a.	393
Banchina 28	Pubblica	131
Banchina 29	In concessione Società Funivaria Alto Tirreno S.p.a.	274
Banchina 30	Pubblica	175
Banchina 31	In concessione SAVONA TERMINAL S.p.a.	182
Banchina 32 nord	In concessione SAVONA TERMINAL S.p.a.	158
Banchina 32 sud	Pubblica	102
Banchina 33	Pubblica	242
Banchina 33 rampa	In concessione Savona Terminal Auto S.p.a.	33,5
Banchina 34	Pubblica	150

BACINO PORTUALE DI VADO LIGURE

Pontile T.R.I. sud	In concessione Soc. TERMINAL RINFUSE ITALIA	320
Pontile T.R.I. nord	In concessione Soc. TERMINAL RINFUSE ITALIA	320
Scassa nord	In concessione Soc. FORSHIP S.p.a.	155
Bricciole nord 1 (ex p.2)	In concessione Soc. FORSHIP S.p.a.	200
Bricciole nord 2 (ex p.1)	In concessione Soc. FORSHIP S.p.a.	200
Calata Nord	In concessione Soc. FORSHIP S.p.a.	180
Rampa Nord	In concessione Soc. FORSHIP S.p.a.	33
Banchina Orsero	In concessione Soc. REEFER TERMINAL	240
Banchina Principale (ex PVSOR, PVSOC e PVSOT)	In concessione Soc. REEFER TERMINAL	455
Banchina sud	In concessione Soc. REEFER TERMINAL	125
Rampa sud	In concessione Soc. REEFER TERMINAL	33
Banchina est (radice)	In concessione Soc. REEFER TERMINAL	180
Molo soprattutto	Pubblica	640

PONTILI/ACCOSTI PER PRODOTTI PETROLIFERI

ERG	In concessione Soc. ERG PETROLI
ESSO	In concessione Soc. ESSO
ENI - PETROLIG	In concessione Soc. ENI
SARPOM	In concessione Soc. SARPOM

2. Nei bacini portuali di Savona e Vado Ligure sono operative le seguenti banchine destinate a scopi diversi da quelli commerciali, ma di pubblica utilità, come da planimetrie allegate, contraddistinte dai nn. 1 e 2, parti integranti del presente provvedimento:

Banchina 1	Pubblica uso attività correlate al porto commerciale
Banchina 4 / angolo 3	in uso Servizi Tecnico Nautici
Banchina 4 / angolo 5	in uso Servizi Tecnico Nautici con priorità alla Società Generale dei Servizi
Banchina zona 5	in uso flotta pescherecci
Banchina 11	Pubblica uso pubblico prioritariamente diporto
Vecchia darsena - banchina / pontili zona 18, 21 e 23	In concessione alla Società Generale dei Servizi
Vecchia darsena - banchina zona 19	In concessione iZigurmare
Vecchia darsena - banchina zona 20	Pubblica con destinazione primaria all'uso flotta pescherecci / o residuale alle imbarcazioni ad uso commerciale e diporto
Vecchia darsena-caleta Marinetta	Pubblica con priorità alle unità che effettuano bunkeraggio
Vecchia darsena - pontili sottostanti la Torretta zona 23	In concessione Società Generale dei Servizi

BACINO PORTUALE DI VADO LIGURE

Darsenetta servizi	in concessione ai servizi tecnico-nautici del porto
--------------------	---

3. Nel porto di Savona sono presenti le seguenti banchine in concessione per usi diversi da quelli commerciali e di pubblica utilità, come da planimetria in allegato 1, parte integranti del presente provvedimento

Banchina 3/angolo 4	In uso mezzi Guardia di Finanza
Banchina zona 2/3	In concessione ai cantieri navali Azimut e W. Service
Banchina zona 4	In concessione alla Soc. Rimorchiatori Carmelo Noli
Banchina ex avanscalo Mondomarine	Pubblica in uso temporaneo alla Soc. Mondomarine
Travel Lift Mondomarine	In concessione alla Soc. Mondomarine

ORDINA

Art. 1 - Generalità

A partire dalle ore 00:01 del 09.12.09 la disciplina degli accosti nel porto di Savona-Vado Ligure è posta definitivamente in capo alla responsabilità della Capitaneria. Il regime sperimentale previsto dall'Ordinanza n. 07/2003 citata in preambolo è concluso.

Art. 2 - Definizioni

ACCOSTO: l'affiancamento o il posizionamento con la poppa in banchina/pontile (di punta) e le ancore in mare, o posizionamento al campo boe con utilizzo dell'impianto per operazioni commerciali.

CIGLIO BANCHINA: porzione pubblica di banchina prospiciente lo specchio acqueo, strumentale per l'ormeggio delle navi, costituita dal ciglio, dal paramento verticale e dalle relative bitte di ormeggio.

BANCHINA PUBBLICA: area pubblica retrostante il ciglio non assentita in concessione e destinata alle operazioni portuali.

BANCHINA IN CONCESSIONE: area pubblica retrostante il ciglio assentita in concessione e destinata alle operazioni portuali con le limitazioni di cui al Decreto n. 4 in data 14.02.2002 dell'Autorità Portuale di Savona.

CAMPO BOE: il reticolo di grossi galleggianti ancorati al fondo marino utilizzati per l'ormeggio delle navi cisterna che operano ad impianto specializzato.

CENTRO VTSL: sede della Capitaneria di Porto di Savona all'interno della quale viene espletato il servizio di monitoraggio, informazione, assistenza e organizzazione del traffico navale, al fine di incrementare la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente.

DOMANDA DI ACCOSTO: la richiesta, effettuata su apposito modello dall'agente marittimo raccomandatario della nave, intesa ad ottenere l'assegnazione di un accosto.

IMPRESA PORTUALE: l'impresa autorizzata dall'Autorità Portuale di Savona, ai sensi della Legge 84/94, ad espletare, per conto proprio o per conto terzi, le operazioni portuali.

MOLO: il bene demaniale marittimo a difesa delle opere portuali, utilizzabile, in via eccezionale, per l'accosto di navi.

NAVE: le unità, quali risultano definite dall'art.136 del Codice della navigazione, che navigano, sostano ed effettuano operazioni commerciali od altro nelle zone sopraindicate, nonché le navi militari. Negli articoli seguenti, quando non diversamente specificato, il termine nave indica sia le navi che i galleggianti.

OPERAZIONI PORTUALI/COMMERCIALI: sono quelle definite dal comma 1 dell'art. 16 e dall'art. 18 della Legge 84/94 e precisamente il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti in ambito portuale.

TRAFFICO COMMERCIALE: il movimento di navi (traffico navale) finalizzato alla effettuazione di operazioni portuali/commerciali.

ORARIO DI ARRIVO: il momento di arrivo della nave secondo le risultanze ricevute dalla Sala Operativa e/o Centro VTSL della Capitaneria di Porto di Savona, quando la nave entra nella zona regolamentata come meglio successivamente definita

ORARIO DI FONDA: il momento di ancoraggio della nave in rada nel punto autorizzato. E' comunicato alla Sala Operativa e/o Centro VTSL della Capitaneria di Porto di Savona dal pilota del porto di servizio a bordo della nave che effettua la manovra non appena la stessa è conclusa, ovvero, qualora effettuata senza l'ausilio di quest'ultimo, dal comandante della nave.

ORARIO DI PARTENZA: il momento coincidente con l'avvio delle operazioni di allontanamento dal punto di ormeggio. E' comunicato al Centro VTSL dal pilota del porto di servizio a bordo della nave che effettua la manovra, non appena la stessa è avviata. Il pilota del porto deve altresì comunicare al Centro VTSL il momento in cui la manovra di uscita dal porto si conclude.

ORMEGGIO: l'insieme delle operazioni necessarie ad assicurare una nave alla banchina.

PONTILE: la struttura fissa atta a consentire l'accosto di navi, che si protende dalla terraferma verso lo specchio acqueo a maggior profondità.

RADA: la zona di mare adiacente il porto, che si estende sino a un miglio dai punti più foranei delle dighe del porto di Savona, nel tratto compreso tra il Capo di Albisola e l'Isola di Bergeggi.

SISTEMA PMIS (Port Management Information System): il sistema informatico, parte integrante del locale sistema VTS, a mezzo del quale le agenzie marittime possono presentare la domanda di accosto ed espletare le formalità di arrivo e partenza delle navi scalanti il porto di Savona-Vado Ligure.

SITUAZIONE GIORNALIERA: la pianificazione giornaliera emessa entro le ore 13.00 e valevole per le successive 24 ore, con la quale la Capitaneria di porto di Savona, sulla scorta delle domande di accosto e delle lettere di prontezza, dispone l'organizzazione degli accosti per il giorno successivo a quello di emanazione.

TERMINALISTA: l'impresa portuale titolare di concessione demaniale marittima, assentita dall'Autorità Portuale di Savona per l'utilizzo della banchina.

UFFICIO GESTIONE SPAZI PORTUALI: l'ufficio dell'Autorità Portuale di Savona preposto al coordinamento delle operazioni inerenti la gestione degli spazi portuali.

ZONA (AREA) REGOLAMENTATA: area di forma semicircolare con raggio di 5 miglia incentrato sul fanale rosso del molo di soprafflutto del porto di Savona (E.F. 1546 – E 1193).

CAPITANERIA: la Capitaneria di Porto di Savona.

AUTORITÀ PORTUALE: l'Autorità Portuale di Savona.

Le suddette definizioni, nonché le denominazioni delle banchine e dei punti di ormeggio di cui al "RENDE NOTO", assumono rilievo ufficiale per l'applicazione delle disposizioni della presente ordinanza e per tutti i successivi atti che la Capitaneria emanerà, qualora non diversamente specificato nei provvedimenti medesimi.

Art. 3 - Ambito di applicazione

Le norme della presente ordinanza si applicano a tutte le navi che, in funzione delle operazioni commerciali da compiere e delle operazioni di riparazione/manutenzione (qualora autorizzate dalla Capitaneria ex successivo art.16) e/o di sosta in banchine dedicate a servizi/attività specifiche (pesca, rimorchio ecc.), intendono ormeggiare presso i bacini portuali di Savona e di Vado Ligure, nonché ai terminali petroliferi e per merci alla rinfusa.

Restano ferme le altre disposizioni in materia di gestione ed uso del demanio marittimo portuale come regolamentate.

Art. 4 - Ufficio Accosti

L'accosto delle navi (che non abbiano impedimenti sanitari o di altro genere) alle calate e alle banchine di cui al punto 1 del "RENDE NOTO" per il compimento di operazioni commerciali, nonché l'accesso ai punti di fonda, è regolato dalla Capitaneria tramite l'Ufficio Accosti della propria Sezione Tecnica, con la predisposizione di una specifica "situazione giornaliera" degli accosti di cui agli articoli successivi.

Relativamente agli accosti alle banchine ad uso pubblico di cui ai punti 2 e 3 del "RENDE NOTO", attesa la tipologia di unità che vi ormeggiano, potrà essere predisposta una pianificazione a più lungo termine, secondo le disposizioni di cui all'art. 9.

Per quanto riguarda gli accosti individuati dal punto 3 del "RENDE NOTO", i concessionari delle aree, con esclusione della Carmelo Noli s.r.l. e il Comando Squadra Navale della Guardia di Finanza, dovranno comunicare l'eventuale necessità di ormeggio di unità di lunghezza fuori tutto superiore a 20 metri. Al momento dell'entrata in vigore della presente ordinanza, la Carmelo Noli S.r.l. dovrà comunicare con immediatezza i dati dei rimorchiatori ormeggiati e ogni eventuale successiva variazione alla Capitaneria di Porto e, per i fini demaniali, all'Autorità Portuale.

Art. 5 - Domanda di accosto

L'armatore, ovvero un suo legale rappresentante, deve informare la Capitaneria a mezzo sistema informatico PMIS del previsto arrivo di una nave, utilizzando l'apposito spazio web, compilando tutti i campi previsti dal sistema e fornendo tutte le informazioni previste dall'allegato I, punti 1 e 3 del D.Lgs. n. 196/2005, già citato in premessa.

Al fine di permettere la predisposizione della situazione giornaliera in tempo utile per la pubblicazione affinché ciascun operatore possa programmare le proprie esigenze operative, la predetta informazione deve pervenire all'Ufficio Accosti con anticipo di massima non superiore a sette giorni e comunque entro i limiti previsti dall'art.4 del D.Lgs. n. 196/2005.

Le richieste pervenute oltre il termine fissato saranno prese in considerazione solamente alle ore 08.00 del giorno successivo, salvo casi di urgenza valutati caso per caso dalla Capitaneria.

Qualora la domanda di accosto interessi banchine in concessione, da impiegare da soggetto diverso dal concessionario, l'agente marittimo deve riportare l'ottenuta disponibilità del titolare della concessione all'utilizzo delle banchine, secondo le esigenze presentate nella domanda di accosto stessa, inviando formale comunicazione a mezzo posta elettronica e/o fax all'Ufficio Accosti.

In mancanza, l'agente marittimo può invocare il disposto del Decreto n. 4 in data 14.02.2002 dell'Autorità Portuale.

Qua ora in una domanda di accosto non venga indicato l'ormeggio richiesto e la stessa non venga integrata entro la scadenza delle ore 13.30 del giorno precedente, la nave sarà posta in "attesa rada" in zona di fonda che verrà assegnata dalla Capitaneria in funzione degli elementi di valutazione del momento (tipologia nave, condizioni meteorologiche, carico trasportato, ecc.).

In caso di impossibilità di accesso al sistema PMIS attraverso il collegamento internet, l'inserimento della domanda di accosto dovrà essere effettuato direttamente presso i terminali dedicati presenti in Capitaneria.

Eventuali avarie che rendano non operativo il sistema PMIS verranno comunicate agli operatori portuali con immediatezza; in tal caso la domanda d'accosto dovrà essere consegnata materialmente alla Capitaneria ovvero inviata a mezzo fax al n. 019.856498 ovvero all'indirizzo e-mail savona@guardiacostiera.it.

Art. 6 - Precedenze

La nave viene pianificata all'ormeggio di banchine secondo la formale domanda di accosto presentata dall'agente marittimo e, se richiesta, dalla lettera di prontezza di cui ai precedenti articoli.

Per le navi che chiedono il medesimo accosto sarà data precedenza come segue:

- a) se relativo a banchine pubbliche, sulla scorta dell'orario segnalato di cui all'art. 2;
- b) se relativo a banchine in concessione, sulla scorta delle indicazioni rilevate dalla lettera di prontezza, ovvero secondo le indicazioni di cui al precedente art. 5, dalla/e lettera/e di prontezza riferita/e a tutte le domande che attengono lo stesso accosto in quel determinato giorno.

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

- a) che non siano segnalate entro i termini, avuto riguardo agli elementi costitutivi della domanda di accosto necessari alla determinazione dell'ormeggio;
- b) i cui comandanti rifiutano l'accosto;
- c) i cui comandanti non eseguano la manovra nei tempi stabiliti, ovvero la ritardino oltre l'orario richiesto da altra nave in attesa per l'ormeggio.

Nel caso in cui l'agente marittimo riceva dopo le ore 14.00 comunicazioni di ritardo o di anticipo rispetto all'orario già comunicato di arrivo di navi inserite nella situazione giornaliera e la stessa riguardi comunque il medesimo ormeggio programmato, questi dovrà immediatamente aggiornare la relativa domanda di accosto, come disciplinata nel precedente art. 5 e informare la Sala Operativa/Centro VTSL della Capitaneria al n. tel. 019.856666 - 019.806476, dandone successivamente conferma via fax al n. 019.856498, ovvero via e-mail all'indirizzo web savona@guardiacostiera.it.

Analoga procedura dovrà essere adottata per i giorni considerati festivi.

Le procedure fin qui menzionate si applicano anche a navi già presenti in porto, nei limiti dei relativi spostamenti da e per l'ormeggio assegnato.

Art. 7 - Deroche al principio di precedenza

Qualora, per motivi di sicurezza della navigazione e/o portuale, per l'ingresso e il conseguente ormeggio delle navi in porto, non possa essere rispettato il criterio di precedenza dettato dall'orario di arrivo, la Capitaneria, sentita la Corporazione dei piloti, autorizzerà le necessarie variazioni.

Art. 8 - Lettera di prontezza

Il terminalista, ricorrendo i presupposti di cui al quarto capoverso dell'art. 5, deve inoltrare a mezzo fax e/o sistemi informatici all'Ufficio Accosti, entro le ore 13.30 del giorno precedente il previsto arrivo della nave che deve ormeggiare alla banchina accosto in concessione, una lettera di prontezza con la quale dichiara che l'accosto è disponibile.

Art. 9 - Domanda di accosto per banchine destinate a fini non commerciali

Gli armatori delle unità che intendono ormeggiare agli accosti non in concessione di cui ai punti 2 e 3 del "RENDE NOTO" devono far pervenire apposita richiesta all'Ufficio

Accosti della Capitaneria, intesa ad ottenere la permanenza per periodi prolungati, ma limitati nel tempo ad un massimo di quattro mesi prorogabili. La Capitaneria, sentita l'Autorità Portuale, valuterà le richieste presentate.

Sono fatti salvi eventuali, ulteriori adempimenti amministrativi da assolvere presso l'Autorità Portuale o altri enti.

Eventuali assenze dall'ormeggio accertate dal personale della Capitaneria superiori a quindici giorni, non supportate da formale e motivata comunicazione, comporteranno la perdita nel diritto di permanenza all'ormeggio.

Art. 10 - Comunicazioni all'arrivo e alla partenza delle navi

Il pilota di servizio impegnato nella manovra di uscita dal porto ovvero di conclusione dell'ormeggio ne dovrà comunicare la conclusione alla Capitaneria, Centro VTSL.

Eventuali richieste di permanenza all'ormeggio oltre il tempo necessario per l'esecuzione delle operazioni commerciali e delle attività connesse con la sicurezza della navigazione (operazioni di zavorra, rizzaggio del carico, assetto della nave, ecc.) dovranno essere preventivamente comunicate, analogamente a quanto previsto per l'assegnazione dell'accosto, come da artt. 5 e 6.

Art. 11 - Situazione giornaliera

Alle ore 14.00 dei giorni feriali, l'Ufficio Accosti planificherà, mediante la situazione giornaliera, l'assegnazione degli ormeggi prendendo in esame le relative domande pervenute successivamente alle ore 13.30 del giorno precedente, tenendo conto delle domande medesime, delle lettere di prontezza e di tutti gli elementi necessari per un corretto svuotamento del traffico portuale.

La situazione giornaliera emessa nei giorni prefestivi, si estenderà fino al successivo giorno lavorativo.

Art. 12 - Navi cisterna

Nel porto di Savona-Vado Ligure è consentito l'ormeggio di navi cisterna per la movimentazione di prodotti petroliferi e petrolchimici in via esclusiva al terminal ERG-PETROLI, al pontile ESSO, al pontile PETROLIG e agli ormeggi del CAMPO BOE SARPOM.

Fatta salva la disciplina di cui all'Ordinanza n. 75/2009 richiamata in premessa, qualora, per motivate e comprovate esigenze, pervengano richieste di ormeggio di navi cisterna con a bordo prodotti petroliferi o petrolchimici ad accosti diversi da quelli indicati nel precedente capoverso, la Capitaneria si riserva la facoltà di valutarne, volta per volta, l'ammissibilità, acquisendo il parere di una commissione ex art. 48 del Regolamento di esecuzione al Codice della navigazione, integrata dal consulente chimico del porto, dal capo della Corporazione piloti del porto di Savona e da un rappresentante dell'Autorità Portuale.

Nel caso di accoglimento dell'istanza, la Capitaneria assegnerà l'ormeggio ritenuto più idoneo e individuerà le precauzioni obbligatorie da adottare durante le manovre di ormeggio e disormeggio, non escludendo l'impiego di rimorchiatori e la sosta dell'unità per la prevenzione di eventuali incidenti in relazione al quantitativo ed alla tipologia del carico in transito.

Le navi cisterna vuote o parzialmente cariche destinate all'ormeggio nell'area delle riparazioni navali, autorizzate come previsto dal successivo art. 16, prima dell'ingresso in porto devono essere in "gas free" o "inertizzate", come comprovato da un consulente chimico del porto a mezzo di una certificazione di "non pericolosità"; inoltre, l'armatore, o un suo legale rappresentante, dovrà far pervenire alla Capitaneria una comunicazione da cui risulti la tipologia e la quantità dell'ultimo carico trasportato.

Art. 13 - Ormeggio di bettoline

Nel porto di Savona-Vado Ligure, ferme restando le formalità previste dai precedenti artt. 5 e 6, è ammesso l'ormeggio di bettolina alle condizioni previste dalla vigente normativa al riguardo.

Art. 14 - Navi in disarmo

Nel porto di Savona-Vado Ligure non è consentito l'ormeggio di navi in disarmo. Eventuali istanze di disarmo presentate saranno valutate di volta in volta dalla Capitaneria, previo parere dell'Autorità Portuale.

In caso di accoglimento dell'istanza, l'unità non potrà permanere all'ormeggio per un periodo superiore a quindici giorni. La Capitaneria assegnerà l'ormeggio ritenuto più idoneo e individuerà le precauzioni obbligatorie da adottare.

Art. 15 - Unità da diporto

Nel porto di Savona-Vado Ligure non è consentito l'ormeggio di unità da diporto, con esclusione delle operazioni di bunkeraggio previste dalla vigente normativa al riguardo e in casi eccezionali dettati da causa di forza maggiore.

Art. 16 - Lavori di manutenzione e riparazione

Di massima, sono ammesse ad eseguire lavori di manutenzione e riparazione solamente le navi già presenti all'accosto e che abbiano compiuto le operazioni commerciali previste, nonché le navi di stanza nel porto di Savona-Vado Ligure.

Le navi che abbiano necessità di eseguire lavori di riparazione, dovranno presentare istanza in bollo alla Capitaneria (specificando l'esigenza, nonché la durata presunta dei lavori da effettuare) che, esperite le valutazioni del caso, autorizzerà eventualmente l'esecuzione delle operazioni.

La Capitaneria valuterà l'ammissibilità delle operazioni all'ormeggio già occupato dall'unità, ovvero assegnerà un nuovo ormeggio, a cura e spese della nave a favore della quale è disposto il movimento.

Art. 17 - Movimenti di navi non programmati

Tutte le manovre non comprese nella programmazione giornaliera di cui al precedente art. 5, che presuppongono l'impiego di servizi tecnico-nautici, possono essere avviate solo dopo la chiamata degli stessi da parte della Capitaneria.

Art. 18 - Movimenti d'autorità

In applicazione dell'art. 63 del Codice della navigazione, è fatta salva la facoltà della Capitaneria di ordinare ormeggi, disormeggi e movimenti d'autorità alle unità presenti nel porto o/o nella rada di Savona-Vado Ligure.

Art. 19 - Immersioni subacquee

Nel porto di Savona-Vado Ligure, come delimitato dal "RENDE NOTO" della presente Ordinanza, e relativa rada, sono vietate le immersioni subacquee sportive a qualunque titolo.

L'effettuazione di immersioni professionali effettuate per l'esecuzione di lavori subacquei a strutture portuali e/o a navi presenti, dovranno essere autorizzate da questa Capitaneria, previa presentazione di apposita istanza in bollo; quelle effettuate esclusivamente ai fini di ispezione/ricognizione dovranno essere comunicate alla Capitaneria, salvo casi di urgenza, con un preavviso minimo di ventiquattro ore.

Art. 20 - Abrogazioni e sanzioni

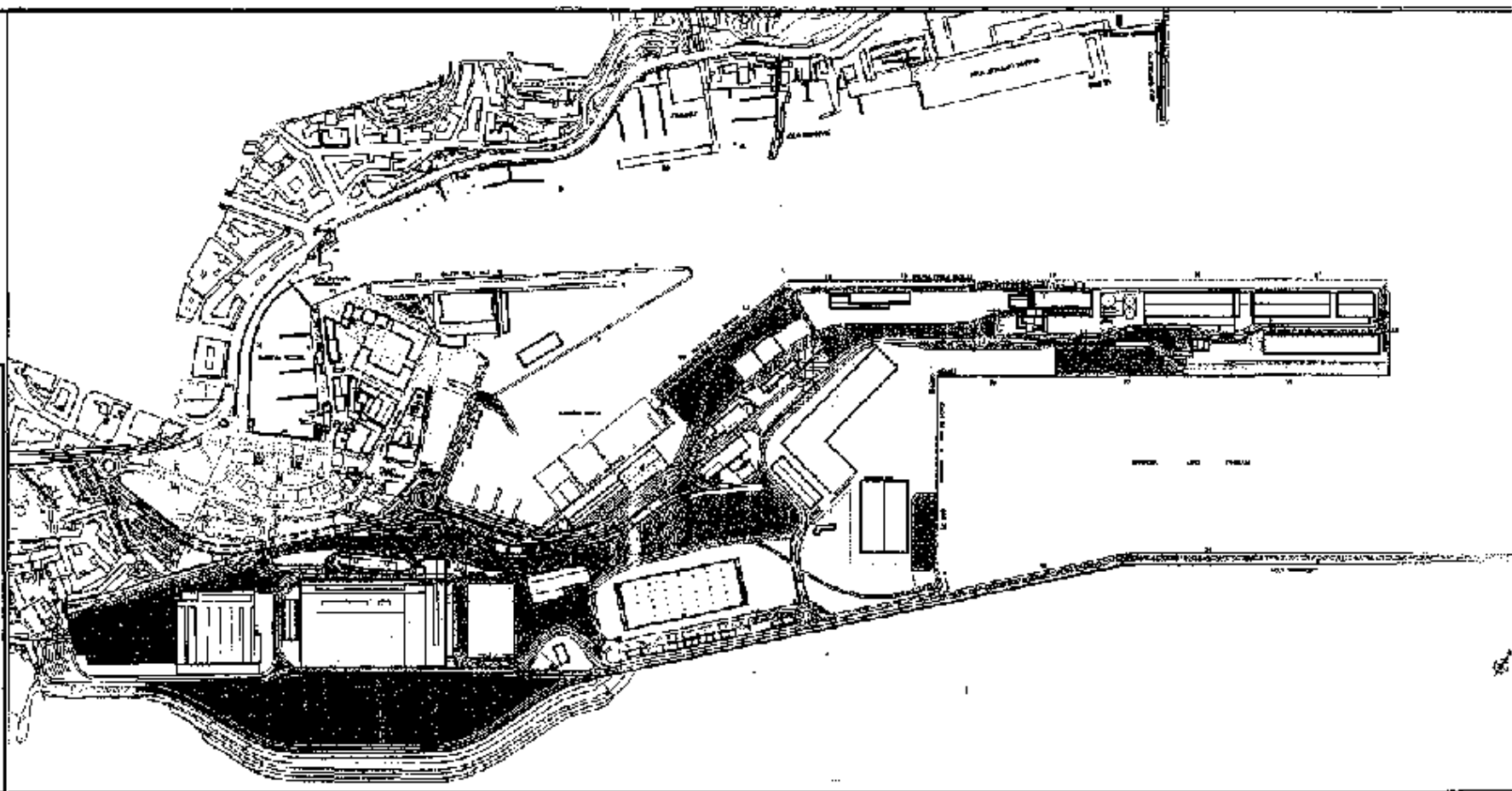
Ogni altra disposizione precedente e/o in contrasto con la presente ordinanza è abrogata.

Le inosservanze alle disposizioni di cui alla presente ordinanza, qualora il fatto non costituisca diverso e/o più grave illecito amministrativo o reato, saranno perseguite ai sensi degli artt. 1174 e 1231 del Codice della Navigazione.

Savona,

24 NOV. 2009

IL COMANDANTE
CAPITANO DI VASCELLO (CP)
Giampaolo BENSIA





MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto - Guardia Costiera Savona

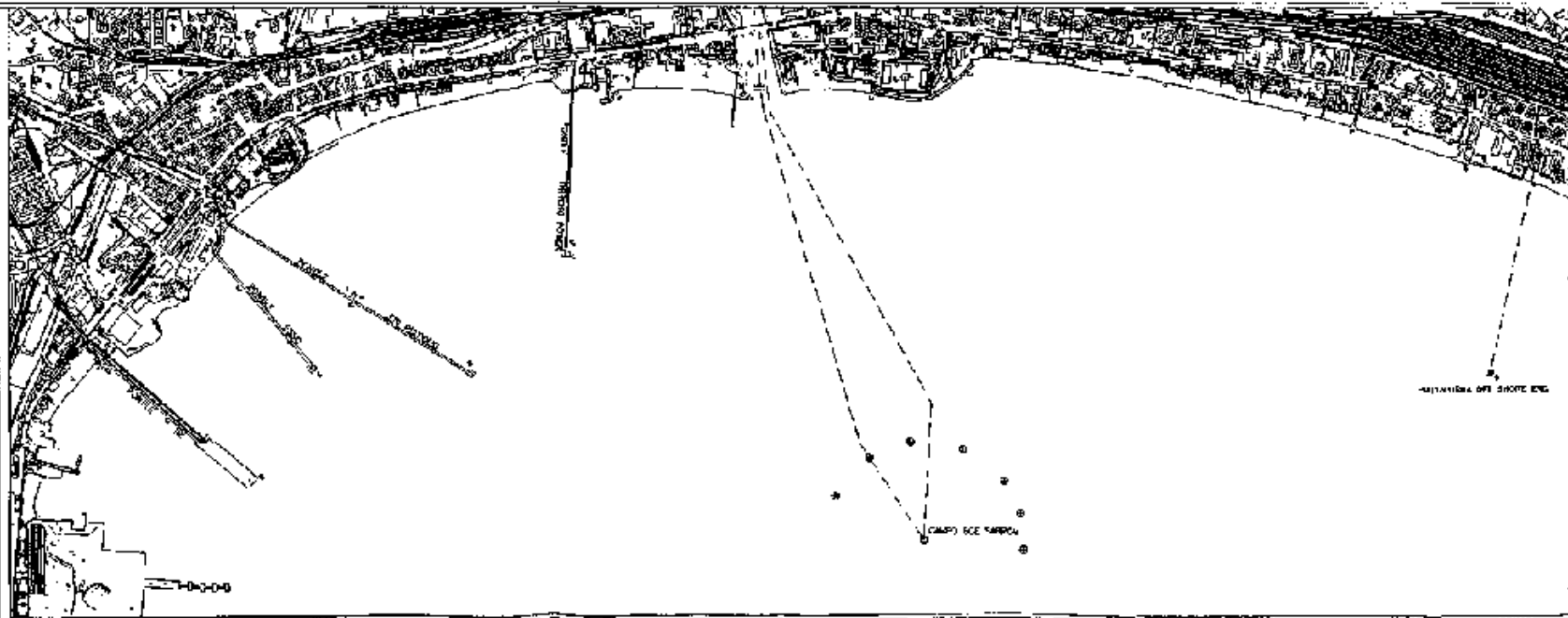
PORTO DI SAVONA - LAGO
(2° abbezzo - 1° abbezzo)

PLANIMETRIA ALLEGATO N° 2
ALL'ORDINANZA N° 160 DEL 29-11-2009
DISCIPLINA DEGLI ACCESSI

TAV. 01 - Lido di Savona e Lago Ligure

Scala 1:5000

Savona 29-11-2009





Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
CAPITANERIA DI PORTO GUARDIA COSTIERA - SAVONA

ORDINANZA N. 113 /2008

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona-Vado Ligure.

PRESO ATTO delle risultanze della riunione tenutasi presso questa Capitaneria di Porto in data 06.05.2008 con i rappresentanti dell'intera utenza portuale, al fine di esaminare e valutare le problematiche in atto nel porto di Savona-Vado Ligure, relativamente alle operazioni di bunkeraggio che ivi vengono svolte.

VISTO il fax in data 20.05.2008, a firma congiunta dell'ISOMAR, dell'Unione Industriale della Provincia di Savona - Sez. Terminalisti e dell'Unione Utenti del Porto di Savona-Vado, con cui venivano riassunte le esigenze espresse dall'utenza portuale nel corso della riunione tenutasi il 06.05.2008.

PRESO ATTO delle risultanze della riunione ristretta tenutasi presso questa Capitaneria di Porto in data 05.06.2008 con i rappresentanti dell'Autorità Portuale di Savona, del locale Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e del Consulente chimico del porto di Savona-Vado Ligure, Cap. Pietro FERRIGNO.

VISTO il proprio foglio n. 14417 in data 25.06.2008 con cui sono stati richiesti i competenti pareri relativamente alla bozza di regolamentazione predisposta sulla scorta delle risultanze delle riunioni tenutesi il 06.05.2008 e il 05.06.2008.

VISTE le E-mail in data 03.08.2008 e 11.08.2008 con cui questa Capitaneria di Porto ha reiterato agli enti di cui sopra la bozza di "Regolamento per la disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona e Vado Ligure".

VISTO il foglio in data 09/09/2008 con il quale il Consulente chimico del Porto di Savona ha espresso parere favorevole all'approvazione della predetta bozza di regolamentazione.

VISTO il foglio n. 7887 in data 11/09/2008 con il quale l'Autorità Portuale di Savona ha espresso parere favorevole all'approvazione della predetta bozza di regolamentazione.

VISTO il telefax n. 9883 in data 12.05.2008 con cui anche il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Savona ha espresso parere favorevole.

VISTO il "Regolamento del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona" approvato con propria Ordinanza n. 68/2003 in data 08/07/2003, come modificato ed integrato con le proprie Ordinanze n. 21/2004 in data 01/04/2004 e 06/2006 in data 01.02.2006.

CONSIDERATO che, alla luce dei pareri di cui sopra e delle esigenze manifestate dall'utenza e connesse al progressivo intensificarsi delle operazioni commerciali in atto nel bacino portuale di Vado Ligure, si ritiene sussistano i presupposti per rivedere ed aggiornare la vigente disciplina del servizio di bunkeraggio nel porto di Savona-Vado Ligure.

VISTA la Circolare n. 16 - Trolo Porti - Serie VIII, protocollo n. DEM3/1823 in data 19.07.2002 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione Generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna avente ad oggetto "Disciplina dell'attività di bunkeraggio nei porti marittimi".

TENUTO CONTO delle osservazioni presentate dall'utenza portuale interessata dalla tematica nel corso delle riunioni tenutesi nei giorni scorsi presso questa Capitaneria di Porto.

Visti gli artt. 30, 68 e 81 del Codice della navigazione e 59 del relativo Regolamento di esecuzione.

ORDINA

Art. 1

E' approvato e reso esecutivo l'annesso "Regolamento per la disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona e Vado Ligure", che entrerà in vigore alle ore 00.01 del giorno 15.10.2008.

In pari data sono abrogate le proprie Ordinanze n. 55/2003 in data 08.07.2003, n. 21/2004 in data 01.04.2004 e n. 06/2006 in data 01.02.2006, nonché ogni altra disposizione emanata da questa Autorità Marittima, in contrasto con la stessa.

Art. 2

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare le norme del "Regolamento per la disciplina del Bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona e Vado Ligure".

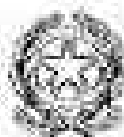
I contravventori saranno puniti a mente degli artt. 1164, 1174 e, ove il fatto non costituisca più grave reato, dell'art. 1231 del Codice della navigazione.

Savona,

13 OTT 2008

IL COMANDANTE
CAPITANO DI VASCELLO (CP)
FRANCESCO PESCATORI





CAPITANERIA DI PORTO – GUARDIA COSTIERA SAVONA

REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA DEL BUNKERAGGIO NEI PORTI DEL CIRCONDARIO MARITTIMO E NELLA RADA DI SAVONA

Parte I Campo di applicazione

Art. 1.

Ai fini dell'applicazione della presente normativa, si intende per "bunkeraggio" ogni operazione di rifornimento di combustibile liquido, derivato da idrocarburi, a navi e unità navali in genere, che si trovino nel porto o nella rada di Savona, nonché le operazioni di rifornimento tramite distributori automatici nei porti del Circondario Marittimo di Savona.

Art. 2.

Il bunkeraggio come sopra definito può essere effettuato:

via mare: a mezzo bottine o cisterne, stando all'ancora o a qualsiasi ormeggio in ambito portuale;

via terra: a) a mezzo autobotte;

b) a mezzo distributori automatici;

c) a mezzo distributori mobili conformi al D.M. 19 marzo 1990.

Art. 3.

Fatta salva l'osservanza di tutte le prescrizioni di cui ai successivi articoli, le operazioni di bunkeraggio sono consentite, di massima, sia di giorno che di notte, salvo diverse determinazioni della Capitaneria di Porto di Savona dettate da insindacabili motivi di sicurezza.

Art. 4.

Le operazioni di bunkeraggio possono essere effettuate solo a seguito di autorizzazione della Capitaneria di Porto di Savona.

L'istanza e la successiva autorizzazione dovranno rispettare quanto previsto dalla normativa nazionale in materia di bolli.

Art. 5.

Il Comandante della nave che intende effettuare operazioni di rifornimento di combustibile, deve avanzare a questa Capitaneria, di massima con almeno 24 ore di preavviso, domanda in bollo, in duplice copia, conforme al modello "A" allegato alla presente ordinanza.

La richiesta deve contenere, oltre al nome e all'ormeggio della nave:

- tipo e quantitativo di combustibile;
- nominativo della ditta che eseguirà il bunkeraggio;
- il mezzo con il quale verrà effettuato il rifornimento;
- il nome dell'Ufficiale della nave, responsabile delle operazioni di sicurezza relative al rifornimento;
- il responsabile della ditta di rifornimento.

E' consentita la preventiva presentazione della domanda da parte dell'agenzia raccomandataria prima dell'arrivo della nave. Per poter produrre la propria efficacia, la richiesta deve essere controfirmata dal Comandante della nave stessa prima dell'inizio

operazioni di rifornimento (in difetto, l'autorizzazione rilasciata è da considerarsi
essenti dalla richiesta di autorizzazione di cui al precedente art. 5 i bunkeraggi
effettuati direttamente a mezzo distributori automatici).

Art. 7

Prima di iniziare le operazioni di rifornimento, il responsabile della ditta rifornitrice deve assicurarsi che la nave sia in possesso dell'autorizzazione di cui all'art. 4.

Parte II

Modalità per il rilascio delle concessioni per il servizio di rifornimento combustibili alle navi con l'impiego di navi e galleggianti.

Art. 8

Il servizio di rifornimento a mezzo pettolina nell'ambito del Circondario Marittimo di Savona può essere svolto soltanto a seguito di concessione rilasciata, ai sensi delle
vigenti disposizioni in materia, dalla Capitaneria di Porto di Savona, sotto l'Autorità
Portuale di Savona per l'espletamento dell'attività nell'ambito delle aree demaniali
marittime ricadenti nella giurisdizione del predetto Ente.

Art. 9

Chiunque intenda espletare il servizio di rifornimento mediante pettolina nell'ambito del
Circondario Marittimo di Savona deve presentare apposita istanza in carta legale al
Capo del Compartimento Marittimo di Savona.

Nella domanda devono essere indicati:

- a) se persona fisica: nome, cognome, luogo di nascita, cittadinanza e residenza
se società: denominazione o ragione sociale, sede, nome e cognome del legale
rappresentante;
- b) nome e cognome dell'eventuale procuratore;
- c) numero dei dipendenti (marittimi e terrestri) e relative mansioni;
- d) numero e tipo di mezzi nautici destinati al servizio e titolo del possesso o della
detenzione (proprietà, noleggio, ecc.);
- e) durata della concessione richiesta, in relazione al livello degli investimenti effettuati.

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

1. capacità professionale al servizio di "rifornimento" attestata dalla struttura
dell'impresa, nonché dall'attività svolta negli ultimi tre anni nel settore del trasporto
marittimo dei prodotti petroliferi;
2. iscrizione nel registro degli esercenti di commercio o nel registro delle imprese
presso la camera di commercio;
3. capacità tecnica consistente nella disponibilità, per un periodo non inferiore alla
durata della concessione, dei mezzi navali da destinare al servizio, conformi alle
relative norme in materia di sicurezza e antinquinamento e nell'ottica di un
progressivo miglioramento del livello di qualità tecnica, nonché della disponibilità di
personale marittimo con esperienza di navigazione a bordo delle navi cisterna che
deve:
 - essere addestrato alla movimentazione di prodotti petroliferi e alla
conservazione della qualità dei medesimi;
 - essere inquadrato con contratto di lavoro le cui condizioni economiche e
normative non siano inferiori a quelle del contratto di lavoro applicato al settore
bunkeraggi;
 - essere in possesso di idonea certificazione IMO;
4. capacità finanziaria rilevabile, per l'impresa individuale, dalla dichiarazione dei
redditi degli ultimi tre anni e per la società da un patrimonio non inferiore a 500.000
Euro, certificato dal presidente del collegio sindacale.

- 5 assenza di procedure concorsuali;
- 6 assenza di condanne per delitti puniti con pena superiore nel minimo a tre anni di reclusione oppure per contraffazione, truffa, appropriazione indebita o per delitti contro la fede pubblica, salvo che sia intervenuta la riabilitazione;
- 7 non essere destinatario di misure di prevenzione di sensi della vigente normativa;
- 8 idonea copertura assicurativa per i danni derivanti dall'espletamento del servizio, ivi compresa la copertura P&I per i danni derivanti da inquinamento marino.

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

Art. 10

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

Art. 11

Il concessionario è tenuto al pagamento di un canone annuo calcolato sulla base dell'importo di Euro 0,57 per ogni tonnellata di stazza netta del naviglio dei mezzi navali complessivamente destinati allo svolgimento del servizio. Il canone è aggiornato annualmente secondo le modalità determinate per le concessioni dei beni del demanio marittimo.

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

Art. 12

Il Capo del Compartimento Marittimo di Savona può pronunciare la decadenza del concessionario, senza diritto ad alcun indennizzo, con la modalità di cui all'art. 47 del Codice della navigazione, nei seguenti casi:

- 1 perdita di uno dei requisiti previsti per il rilascio della concessione;
- 2 omesso pagamento del canone annuale;
- 3 abusiva sostituzione nell'esercizio della concessione;
- 4 inadempimenti degli obblighi derivanti dalla concessione o imposti da norme di legge o regolamenti;
- 5 mancata esercizio della concessione.

Art. 13

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

Parte III

Norme tecniche di sicurezza per le operazioni di rifornimento di combustibili liquidi alle navi.

Art. 14

Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio non possono essere effettuate in caso di cattive condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnate da scariche atmosferiche e, se iniziato, devono essere immediatamente sospese.

Nel caso di operazioni in ore notturne, la zona interessata dal rifornimento deve essere adeguatamente illuminata. L'intensità d'illuminazione (illuminamento) non deve risultare inferiore a 10 lux ad un metro dai piani di lavoro.

Tutti gli impianti elettrici, compreso quello d'illuminazione, devono essere realizzati in conformità alle disposizioni normative in vigore.

Durante le operazioni di rifornimento/bunkeraggio, qualora si verificano fuoriuscite, eventi dannosi o stati di pericolo, il Comandante della nave e gli addetti della ditta che forniscono il servizio di rifornimento sono tenuti ad informare immediatamente l'Autorità

Al

Marittima che provvederà a richiedere di attuare tutti i provvedimenti ritenuti più opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento e ad evitare più gravi conseguenze. In tali casi devono essere sospese le operazioni di rifornimento ponendo in essere, in presenza di spandimenti, ogni attività idonea ad evitare la fuoriuscita e a limitare l'entità dello sversamento.

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

Sono a carico del fornitore del servizio o della nave, a seconda della rispettiva responsabilità, le spese per la bonifica della zona inquinata.

Art. 15

Le manichette utilizzate per le operazioni di bunkeraggio devono essere costruite in conformità alla norma EN1765 o BS 1435, collaudate all'atto della fornitura, periodicamente controllate e pressate ogni dodici mesi, indipendentemente dal numero delle ore di lavoro allo scopo di accertare la loro integrità, come previsto nella Circolare del Ministero dei trasporti e della navigazione - Unità di gestione delle Infrastrutture per la navigazione e del demanio marittimo - n. 105 del 21 settembre 2000.

Ogni manichetta deve essere dotata di apposito certificato sul quale devono essere riportate, tra l'altro, le condizioni massime di esercizio, che devono essere stampigliate anche su ogni singola manichetta, come previsto dalla normativa vigente (D.M. 03.05.1984).

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

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

I dati di identificazione delle manichette devono essere stampigliati sulle flange o sulle manichette. Il dato relativo alla "massima temperatura di esercizio" da riportare nei certificati è richiesto per manichette acquistate dopo il 01.07.2002.

Art. 16

Il rifornimento di combustibile alle navi a mezzo bottolina può essere effettuato con le seguenti prescrizioni:

- a) la nave, qualora movimentando liquidi infiammabili di categoria "A" o "B" o merci pericolose in colli di classe 1, 2, 3, 3.4, 5 e 7 deve sospendere le operazioni commerciali per tutta la durata del rifornimento. Qualora si tratti di rifornimento a nave petroliera, gasiera o chimichiera non degassificata, il rifornimento è consentito solo nel caso di caricazione di prodotti con punto d'infiammabilità maggiore di 60° C e a condizione che:
 - per tutta la durata del bunkeraggio sulla nave sia presente un operatore della bottolina in prossimità del connettore, pronto ad effettuare il distacco rapido in caso di necessità;
 - la bottolina deve essere sempre in condizione di allontanarsi prontamente con i propri mezzi in caso di emergenza;
 - la bottolina sia dotata di un rilevatore portatile di gas nell'atmosfera;
 - gli strumenti per effettuare la connessione siano antiscintilla;
- b) nel caso di navi cisterna o gasiera con liquidi pericolosi o vuote ma non degassificate, le eventuali operazioni di zavorramento, spostamento del carico, lavaggio o pulizia cisterna, devono essere immediatamente interrotte;
- c) durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale della bottolina e della nave rifornita, munito di certificazione antincendio, dedicato in via esclusiva e continuativa all'operazione; in alternativa potrà esser impiegato personale del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e/o del servizio integrativo antincendio di Guardia ai Fuochi abilitata e del servizio antinquinamento portuale, ciascuno per le rispettive competenze, devono essere inoltre disponibili e pronti

Ad

- per l'eventuale uso una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali esfoggi (panne galleggianti, panne, fogli oleoassorbenti, etc.). Il personale di bordo addetto al servizio antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate.
- d) durante il rifornimento, a bordo o sulla banchina prospiciente, non deve essere eseguito alcun lavoro che possa generare scintille o calore. Nessuna operazione può essere effettuata sul lato dove è accostata la bettolina;
 - e) durante le operazioni svolte in ore notturne devono essere garantiti i valori di illuminamento pari a 10 lux ai punti di attacco della manichetta e alla manichetta stessa;
 - f) la bettolina deve sostare il più possibile lontano da stocchi di arie o da sorgenti di vapori infiammabili;
 - g) le navi impegnate nelle operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva il segnale 'B' del Codice internazionale dei segnali e una luce rossa per il periodo notturno;
 - h) la manichetta impiegata devono essere debitamente collaudate, in buone condizioni e dotate di innesti a tenuta perfetta. Le stesse devono essere adeguatamente sorrette e di idonea lunghezza onde evitare strappi;
 - i) deve essere assicurata l'equipotenzialità elettrica tra il mezzo fornitore e la nave, attraverso idonei collegamenti di massa;
 - j) il personale dell'unità rifornitrice deve attenersi alle disposizioni dell'ufficiale della nave designato dal comando di bordo quale responsabile della direzione delle operazioni, relativamente all'inizio, alla velocità del pompaggio ed alle interruzioni. Detto ufficiale dovrà personalmente seguire le operazioni ed assicurarsi del buon andamento delle stesse effettuando preventivamente le necessarie verifiche alle tubazioni, alle casse e all'impianto;
 - k) tutti gli scarichi, eventualmente presenti nelle immediate vicinanze dell'area interessata alle operazioni di bunkeraggio, compresi quelli della cucina e dei motori, devono essere provvisti di rete parascintille;
 - l) devono essere posizionati idonei parabordi atti ad impedire il contatto diretto fra gli scafi;
 - m) durante le operazioni di rifornimento, gli ombinali della nave e della bettolina devono essere sempre chiusi;
 - n) il personale della nave e della bettolina incaricato delle operazioni, prima di iniziare le operazioni di rifornimento, deve concordare la durata e la prestazioni massima di pompaggio e le procedure per l'arresto di emergenza;
 - o) il suddetto personale deve inoltre preventivamente concordare il mezzo di comunicazione e le procedure di comunicazione tra bettolina e nave e viceversa.

Art. 17

Se il rifornimento è effettuato in rada devono essere osservate, in aggiunta a quanto prescritto dall'art. 16, le seguenti prescrizioni:

- a) le operazioni devono essere effettuate esclusivamente nella zona stabilita dall'Autorità Marittima;
- b) le manovre di avvicinamento, di ormeggio e disormeggio della bettolina alla nave che riceve il rifornimento devono essere effettuate in osservanza alle norme per prevenire gli abbordi in mare (COLREG '74), a cura e sotto la responsabilità dei comandanti e con le modalità da essi concordate;
- c) al fine di evitare disguidi, le comunicazioni tra la bettolina e la nave che riceve il rifornimento devono essere effettuate in una lingua precedentemente concordata usando termini tecnici internazionalmente noti (Standard Marine International Vocabulary - IMO);
- d) la nave di maggiori dimensioni deve essere ancorata;
- e) gli impianti antincendio delle due unità navali devono essere tenuti pronti all'immediato impiego;
- f) i cavi di ormeggio passati tra le due navi devono essere correttamente manovrati in modo da poter compensare le relative variazioni di assetto dovute al trasbordo di combustibile.

5. A

- g) le condizioni meteo-marine devono essere favorevoli. Le operazioni di rifornimento devono essere interrotte in caso di peggioramento della situazione meteorologica;
- h) è vietata l'esecuzione di lavori a bordo che possano generare scintille o calore, è inoltre vietato l'uso di fiamme libere;
- i) durante le operazioni di rifornimento deve essere effettuato l'ascolto radio continuo a mezzo di apparato VHF-FM sui canali 16 e 13;
- j) in caso di sospensione o di interruzione del rifornimento per qualsiasi motivo, la battolina deve subito allontanarsi dalla nave rifornita, in tal caso dovrà essere subito informata l'Autorità Marittima;
- k) è vietato fumare ed usare fiamme libere nell'area interessata dalle operazioni di bunkeraggio.

Art. 18

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

Dette unità devono inoltre essere fornite:

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

Le società armatrici delle battoline – anche per quelle già in esercizio presso il Compartimento Marittimo di Savona – devono consegnare alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto di Savona, copia della documentazione/ certificazione di sicurezza relativa a ciascuna unità.

Art. 19

Nel porto di Savona/Vado Ligure non è consentito l'ormeggio di battoline trasportanti sostanze pericolose e/o inquinanti e/o idrocarburi e/o oli minerali.

In deroga al precedente divieto è consentito l'ormeggio di battoline adibite a bunkeraggio esclusivamente per il tempo necessario all'avvio delle operazioni medesime e comunque per non più di 48 ore. In tale caso l'ormeggio, salvo diverse disposizioni dell'Ufficio accosti della Capitaneria di Porto di Savona, sarà consentito esclusivamente alle banchine 33 e 34 del porto di Savona e molo sopraffutto per il porto di Vado Ligure.

Qualora per motivate e comprovate esigenze non diversamente definibili dovesse pervenire richiesta di ormeggio di una battolina nel porto di Savona/Vado Ligure, l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di valutare la suddetta richiesta e di assegnare, qualora le condizioni del traffico navale in porto lo consentano, oltre alla possibilità di ormeggio presso le banchine 33 e 34 anche nelle zone di banchinamento ricomprese tra le banchine 12 e 16 del porto di Savona (nota n. 23810 del 04.08.1999 della Capitaneria di Porto di Savona) per il periodo strettamente necessario al superamento delle suddette esigenze e comunque per un periodo non superiore a 48 ore.

La richiesta di ormeggio deve essere avanzata secondo le modalità di cui all'Ordinanza 07/2003 in data 25.01.2003 della Capitaneria di Porto di Savona.

Art. 20

Durante la sosta non operativa in porto nelle zone 12-16, la battolina dovrà essere sottoposta alla vigilanza di una squadra V.V.F. da richiedersi in anticipo rispetto all'esigenza; in caso di mancata disponibilità il servizio dovrà essere espletato da Guardia ai Fuochi abilitata.

Qualora la sorveglianza sia espletata da Guardia ai Fuochi abilitata, quando il rifornimento sia effettuato in banchine prive di impianto antincendio adeguato, deve essere dotata di motopompa antincendio fornita di manichette di idonea lunghezza con

Ad

boccardini a pioggia e dotate dell'attrezzatura e del materiale per l'erogazione della schiuma.

Medesima vigilanza dovrà essere predisposta qualora la boccattina ormeggi in prossimità di altre unità nelle altre zone previste dal precedente articolo e in tutti gli altri casi sulla base di valutazione dell'Autorità Marittima.

Art. 21

I distributori automatici fissi, come definiti dal D.Lgs. 11.02.98, n. 32, sono atti al rifornimento di unità da traffico locale, da pesca e da diporto. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo di distributori fissi installati in banchina, possono essere eseguite con le seguenti prescrizioni:

- a) i distributori automatici devono essere muniti di dispositivi di sicurezza approvati dal Ministero dell'Interno in ottemperanza al titolo I punto XVII del D.M. 31 luglio 1934 e del certificato antincendio rilasciato dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco;
- b) le manichette devono essere integre e in perfette condizioni di impiego per evitare qualsiasi spandimento;
- c) durante lo svolgimento delle operazioni devono essere tenuti sul posto pronti all'uso i mezzi antincendio prescritti dal D.M. 31 luglio 1934 del Ministero dell'Interno;
- d) i motori di propulsione debbono essere spenti, così come qualsiasi altro motore che non sia dotato di parascintille allo scarico;
- e) non deve essere eseguita alcuna altra operazione che possa generare calore o scintille;
- f) durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo. Detto personale deve mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;
- g) a cura del titolare del titolo concessorio dell'importo di distribuzione fisso di carburante installato in banchina, devono essere inoltre disponibili e pronti per l'eventuale uso una riserva di sabbia e le seguenti attrezzature atte ad arginare eventuali sciaghe:
 - 50 (cinquanta) metri di panne galleggianti portuali;
 - n. 100 (cento) fogli oleoassorbenti;
 - 200 (duecento) litri di prodotto dispersante di tipo approvato dal Ministero della salute;
 - un estintore carrellato a polvere di capacità da kg. 50;
- h) obbligo di ventilare sia il vano in cui sono installati i serbatoi, sia il vano apparato motore;
- i) è vietato fumare ed usare fiamme libere nell'area interessata alle operazioni di bunkeraggio.

Art. 22

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

Art. 23

Rifornimenti a mezzo di autobotti, ovvero a mezzo di distributori mobili, possono essere consentiti solo per prodotti con un punto d'inflammabilità maggiore o uguale a 60° C, detenuti con sistema a vaso chiuso ed esclusivamente dalle banchine commerciali dei bacini portuali di Genova e di Vado Ligure.

Deve essere assicurato un apposito servizio di vigilanza a terra effettuato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e/o di Guardia Fuochi con numero massimo di tre unità e minimo di due. Per operazioni di particolare complessità potranno essere adottati criteri diversi di composizione della squadra, sentita la Commissione locale ex art. 48 del Regolamento di esecuzione del Codice della navigazione.

Devono comunque essere osservate le seguenti, ulteriori prescrizioni:

Q

1. la quantità di prodotto erogabile non può essere superiore alle 30 (trenta) tonnellate per ogni autobotte;
2. ciascuna autobotte con eventuale rimorchio deve uscire immediatamente dal porto dopo aver effettuato il rifornimento;
3. i distributori mobili dovranno essere ricollocati nelle apposite aree di sosta autorizzate, dove potrà esclusivamente avvenire il loro rifornimento a mezzo autobotte;
4. le autobotti ed i loro rimorchi, ovvero i distributori mobili dovranno essere in possesso di tutte le abilitazioni e le certificazioni previste per il trasporto di prodotti infiammabili;
5. durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo personale di bordo. Devono essere inoltre disponibili, e pronti per eventuale uso, una riserva di sabbia e la attrezzatura atta ad arginare eventuali sciagge (panne galleggianti e pannifogli olandassorbenti). La squadra antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;
6. durante le operazioni di rifornimento in ore notturne devono essere garantiti, nei punti di attacco della manichetta e lungo il percorso delle stesse, i valori di illuminazione di 10 lux;
7. le unità navali impegnate in operazioni di rifornimento devono tenere a viva il segnale "B" del Codice internazionale dei segnali (di giorno) e una luce rossa (di notte);
8. tutti gli scarichi del fuochi di bordo, compresi quelli della cucina e dei motori, devono essere dotati di reti paraschiume;
9. tra l'autobotte, ovvero distributore mobile, e la nave dovrà essere stabilita equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa;
10. nella zona interessata dal rifornimento e per tutta la sua durata, non devono essere effettuati lavori con fiamma libere di qualsiasi natura o che generino comunque scintille o produzioni di calore;
11. per tutta la durata del rifornimento intorno alla nave ed alle autobotti ovvero al distributore mobile, per un raggio di 20 metri non devono essere presenti altri automezzi, unità navali o persone estranee. La zona interessata deve essere opportunamente transennata e segnalata con apposito cartello indicante "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE";
12. nei pressi delle tubazioni impegnate per il rifornimento devono essere collocati due estintori a schiuma della capacità non inferiore a 10 litri ed un contenitore di sabbia con attrezzi per lo spandimento della sabbia stessa;
13. le operazioni di rifornimento devono essere effettuate sotto il diretto controllo di un ufficiale della nave all'uopo designato per l'applicazione delle disposizioni richiamate dal presente regolamento. Il conducente dell'autobotte deve rimanere sempre presente sul posto per tutta la durata delle operazioni, pronto ad attuare con immediatezza tutti i provvedimenti necessari in caso di emergenza;
14. le tubazioni di carico devono essere in ottimo stato e di caratteristiche conformi ai requisiti di cui all'art.16;
15. l'autobotte deve essere munita di reti paraschiume alla tubazione di scarico del motore, dotata di adeguata messa a terra di scariche elettrostatiche, di pompa di tipo idoneo ad antideflagrante e di almeno due estintori di tipo omologato;
16. durante il rifornimento la nave deve sospendere le operazioni di commerciali. Eventuali deroghe in merito possono essere concesse purché non costituiscano pericolo per le operazioni di rifornimento;
17. devono essere rispettate le eventuali ulteriori procedure definite dall'Autorità Marittima.

Art. 24

Le operazioni di rifornimento a mezzo autobotte, ovvero a mezzo di distributori mobili, possono essere consentite, per oli lubrificanti con punto d'infiammabilità maggiore di 180° C ed elevata viscosità, determinati con sistema a vaso chiuso, esclusivamente dalle banchine dei bacini portuali di Savona e Vado Ligure.

Devono comunque essere osservate le seguenti prescrizioni:

1. per tutta la durata delle operazioni di cui trattasi, sia precisata un'area di raggio di 10 metri dall'autobotte e dal manifold d'imbarco dell'olio lubrificante; tale area dovrà essere comunque transennata;
2. le operazioni di rifornimento di olio lubrificante possono essere eseguite senza interrompere le operazioni commerciali alle seguenti condizioni:
 - l'autobotte deve essere posizionata in modo tale da poter dirigere direttamente verso l'uscita;
 - il percorso di uscita dal porto deve essere sgombrato da qualunque tipo di ostacolo (pallets, forklifts, materiali vario ecc.). La presenza di ostacoli, come sopra definiti, impedisce la contestuale esecuzione delle operazioni commerciali e di rifornimento, restando a carico del richiedente il bunkeraggio di olio lubrificante, ogni onere e/o ritardo;
 - durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento. Devono essere inoltre disponibili, e pronti per eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti e fogli oleoassorbenti). La squadra antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;
 - i mezzi per la movimentazione delle merci, in caso di emergenza, devono essere spostati dalle maestranze addette alle operazioni portuali in modo da non intralciare il traffico di soccorso o impedire l'allontanamento dell'autobotte;
 - in caso di imbarco di merci pericolose, le operazioni di rifornimento, debbono avvenire prima dell'imbarco delle stesse;
 - in caso di sbarco di merci pericolose, le operazioni di rifornimento, debbono avvenire dopo lo sbarco delle stesse;
 - qualora la nave avesse merci pericolose in transito, le operazioni commerciali devono essere sospese durante l'esecuzione del rifornimento.

Il rifornimento di oli minerali a mezzo autobotte è consentito anche agli ormeggi del pontile San Raffaele di Vado Ligure, fermo restando quanto previsto dalle disposizioni precedenti, alle seguenti condizioni:

- l'autobotte non dovrà avere rimorchio e dovrà essere di capacità massima pari a 12.000 litri;
- prima di iniziare le operazioni, l'autobotte dovrà essere posizionata con direzione rivolta verso il cancello di entrata/uscita del terminale, al fine di garantire un immediato allontanamento del pontile in caso di emergenza.

Parte IV Disposizioni finali

Art. 25

Nel porto di Savona-Vado Ligure la sosta di autobotti che abbiano trasportato o trasportino sostanze infiammabili, idrocarburi, oli minerali o sostanze nocive o pericolose è consentita esclusivamente all'interno di aree destinate allo stoccaggio di merci pericolose o con le modalità previste dalla normativa in vigore per la sostanza trasportata.

Art. 26

Non è consentito il rifornimento di navi fraghetto con autobotte in qualsiasi altra condizione non prevista dal presente regolamento (esempio, con autobotte introdotte direttamente nel locale garage chiuso di bordo), né con distributori mobili.

Art. 27

E' consentita l'effettuazione contemporanea di bunkeraggio a mezzo autobotte e a mezzo bettolina.

Ognuna delle operazioni dovrà seguire un iter istruttorio indipendente, presupponendo un'autonoma istanza e relativa autorizzazione.
In "egual" modo, per quanto riguarda gli aspetti legati alla sicurezza, le singole operazioni dovranno seguire ognuna le prescrizioni del presente Regolamento e dovranno essere considerate come indipendenti l'una dall'altra e non parte di un'unica operazione di bunkeraggio.

Art. 28

Durante le operazioni di bunkeraggio da effettuarsi ad unità in rada e all'ormeggio presso i pontili di Vado Ligure, dovranno essere presenti in loco, in regime di autoproduzione da parte del terminalista ovvero avvalendosi di società concessionaria del servizio antinquinamento, almeno 500 metri lineari, di panne galleggianti pronte ad essere stese in caso di eventuale sversamento di idrocarburi.

Art. 29

In deroga a quanto previsto dall'Ordinanza n. 07/2003 disciplinante gli accosti nel porto di Savona-Vado Ligure, è ammesso l'ormeggio di unità da diporto esclusivamente per l'effettuazione di operazioni di bunkeraggio e per il tempo strettamente necessario all'effettuazione delle stesse.

In tale situazione, l'armatore dell'unità o un suo rappresentante, ovvero, in deroga, l'operatore esercente il bunkeraggio, dovrà presentare apposita istanza alla Sezione Tecnica-Uffici accosti della Capitaneria di Porto di Savona.

Savona,

13 OTT. 2008

IL COMANDANTE
C.V. (CPA Franco PESCATORI)



Ala CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA
Sezione Tecnica

RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE AL BUNKERAGGIO

è sottoscritto _____ in qualità di (1):

- ☐ Agente Raccomandatario marittimo della nave _____
- ☐ Comandante della nave _____ omologata in (1)
- ☐ banchina _____ nel porto di Savona / Vado Ligure
- ☐ recce _____

preservazione delle disposizioni di cui all'ordinanza n. _____ emanata da codesta Capitaneria di Porto in data _____ e successive modifiche.

CHIEDE

Di essere autorizzato ad effettuare le operazioni di rifornimento alla suddetta nave per il giorno _____ alle ore _____

A tale scopo, dichiara:

Tipo e quantitativo di combustibile _____

Eseguito a mezzo (2):

autoboro _____

benzina _____

Nominativo della ditta che eseguirà il bunkeraggio _____

Il nome dell'Ufficiale della nave responsabile delle operazioni di sicurezza relative al rifornimento _____

Il responsabile della ditta di rifornimento _____

Savona _____

L'Agente Raccomandatario

Il Comandante della nave (3)

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

Vista la presente istanza,

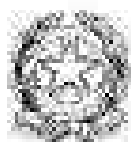
AUTORIZZA

L'esecuzione delle operazioni di rifornimento come sopra elencate, nel pieno rispetto delle disposizioni impartite da questa Capitaneria di Porto con l'ordinanza n. _____/2008 in data _____

Savona _____

d'ordine

(1) Esplicitare voce che richiama
(2) indicare il nome della banchina ovvero il sistema di letto dell'autoboro e gli estremi di scelta del attrezzaggio di porto (numero di vedette portuali)
(3) In caso di omologazione, dichiarare che il nome sempre registrato nella Tabella nominaria della Capitania relativa alla presente istanza.



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Savona

ORDINANZA n. 127 /2012

"Disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo e nella rada di Savona/Vado Ligure"

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Savona

VISTA l'istanza presentata dalla ditta Repermare International s.r.l. in data 15/05/2012, intesa ad ottenere l'autorizzazione al bunkeraggio presso il Carbone Navale "W SERVICE";

VISTO il Decreto n. 03/90 datato 26/01/1990 col quale è stato approvato il Regolamento di Sicurezza del porto che, al capo V reca disposizioni per il rifornimento di combustibili liquidi e di oli lubrificanti alla nave;

VISTO il "Regolamento del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona" approvato con l'Ordinanza n. 113/2008 di questa Capitaneria di Porto in data 13/10/2008;

PRESO ATTO delle risultanze della Notaio tenutasi presso questa Capitaneria di Porto in data 06.06.2012 con l'Autorità Portuale ed il Comando Provinciale del VV.F. al fine di esaminare la possibilità di consentire il bunkeraggio presso la banchina antistante l'ormale "W SERVICE";

RITENUTO OPPORTUNO emanare un'unica ordinanza le disposizioni contenute nell'ordinanza 113/2008 e nel Regolamento di Sicurezza approvato con Decreto n. 03/90;

VISTA la Circolare n.16 – Tipo-Port – Serie VII, protocollo n.DEN/1933, in data 19.07.2002 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per la Infrastruttura della Navigazione Marittima e Infima avente ad oggetto: "Disciplina dell'attività di bunkeraggio nei porti marittimi";

VISTI gli art. 39, 40 e 41 del codice della navigazione e 59 del relativo Regolamento di esecuzione;

ORDINA

Articolo 1

L'articolo 23 del regolamento per la disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo e nella rada di Savona, approvato con l'Ordinanza n. 113/2008, resta nelle premesse e così modificato:

I rifornimenti a mezzo di autocarri, ovvero a mezzo di distributori mobili, possono essere consentiti solo per prodotti con un punto di infiammabilità maggiore o uguale a 55° C., determinato con sistema a vaso chiuso ed esclusivamente dalla banchina commerciale dei bacini portuali di Savona e Vado Ligure e dalla banchina antistante il carbone navale "W Service".

Dopo essere assicurato un adeguato servizio di vigilanza e sorveglianza effettuato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e/o Guardia di Finanza con numero massimo di tre unità e minimo di due. Per operazioni di particolare complessità potranno essere adottati criteri diversi di compensazione della squadra, con la Commissione locale ex art. 40 del Regolamento di esecuzione del Codice della navigazione.

Devono comunque essere osservate le seguenti ulteriori prescrizioni:

1. la quantità di prodotto erogabile non può essere superiore alle 30 (trenta) tonnellate per ogni autocarro;
2. per tutta la durata del rifornimento, intorno alla nave ed all'autobutto devono essere dislocate le unità navali o persone ebbene e non devono essere effettuati lavori con fiamme libere di qualsiasi natura e che generino comunque scintille o produzioni di calore. Non è consentito sparare scotobordo con più di un autocarro per volta. La zona interessata deve essere opportunamente segnalata, avvertita e segnalata con cartelli indicanti "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE";
3. ciascuna autocarro con eventuale rischio deve lasciare immediatamente ed a pieno dopo aver effettuato il rifornimento;
4. le autocarri devono essere muniti di reti paraschiume alla tubazione di scarico del motore, dotate di adeguate masse a terra di scarica elettrostatiche, di pompa di tipo idoneo ed antideflagrante. Le stesse ed i motori ovvero i distributori mobili devono essere in possesso di tutte le autorizzazioni e le certificazioni previste per il trasporto di prodotti infiammabili;
5. tra l'autocarro, ovvero distributore mobile, e la nave deve essere stabilito equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa;
6. le tubazioni di carico devono essere in ottimo stato e di caratteristiche conformi ai requisiti di cui all'art.58;

7. tutti gli esemplari dei fuochi di bordo, compresi quelli della ruota e dei motori, devono essere dotati di reti paracadute;
8. durante lo svolgimento delle operazioni deve essere prestato un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antirischio a mezzo personale di bordo sotto diretto controllo di un Ufficiale della nave all'occorrenza designato per l'applicazione delle presenti disposizioni. Il conducente dell'autobotto deve rimanere sempre presente sul posto per tutta la durata delle operazioni, pronto ad attuare con immediatezza tutti i provvedimenti necessari in caso di emergenza;
9. devono essere inoltre disponibili a bordo, e pronti per eventuale uso, una riserva di sabbia ed attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (spumanti galleggianti, nei punti di maggior rischio). La squadra antincendio di bordo dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;
10. nei pressi delle fuochi impegnate per il rifornimento devono essere collocati due contenitori a schiuma della capacità non inferiore a 10 litri ed un contenitore di sabbia con attrezzi per lo spandimento della sabbia stessa;
11. durante le operazioni di rifornimento in ore notturne devono essere garantiti, nei punti di attacco delle manichette e lungo il percorso delle stesse, i valori di illuminazione di 10 lux;
12. le unità navali intese ad operazioni di rifornimento devono tenere a vista il segnale "R" del Codice internazionale dei segnali e una luce rossa per il periodo notturno;
13. durante il rifornimento la nave deve sospendere le operazioni commerciali. Eventuali deroghe in merito possono essere concesse purché non costituiscano pericolo per le operazioni di rifornimento;
14. i distributori mobili dovranno essere collocati nelle apposite aree di sosta autorizzate dove potrà esclusivamente avvenire il loro rifornimento a ridosso autobotte;
15. i rifornimenti devono essere sospesi in caso di cattivo tempo con scariche elettriche;
16. è vietato il transito in fuochi posti a bordo della nave da uomini e in banchina;
17. qualora si intenda eseguire il bunkering presso le banchine esistenti in concessione al Capitanato di S. Vito, l'istante deve presentare una dichiarazione con la quale il Titolare della licenza di concessione denuncia qualsiasi attività che non è vietata nella prevenzione incendi rispetto alla situazione esistente alla data di rilascio del certificato prevenzione incendi rilasciato dal Comando Provinciale VV FF. di Savona;
18. di ogni intervento il responsabile dell'autobotte e il Comando di bordo devono informare immediatamente l'Unità Capitaneria di Porto. Qualora dovesse verificarsi uno spandimento di combustibile a bordo o in banchina l'operazione deve essere immediatamente sospesa e non dovrà essere ripresa senza nuova ordine di questa Autorità Marittima;
19. al verificarsi di un inquinamento, ferma restando la responsabilità di chi lo ha causato, il Comando di bordo e il responsabile dell'autobotte devono addebiatarsi di lavorare, con i giusti mezzi, per la bonifica degli spazi acquosi e delle banchine inquinati. Sono a carico del responsabile le spese sostenute per contenere ed abbattere l'inquinamento;
20. devono essere rispettate le eventuali ulteriori procedure definite dall'Autorità Marittima.

Articolo 2

E' allegato l'articolo 41 del Regolamento di Sicurezza del porto di Savona parte I - Capo V - approvato con Decreto n. 55/1980 del 29/11/1980.

Articolo 3

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare le disposizioni impartite con la presente Ordinanza la cui pubblicazione verrà assicurata mediante inserimento nella pagina prima pagina del sito istituzionale della Capitaneria di Savona nonché tramite opportuna diffusione presso gli organi di informazione. I contravventori saranno puniti a mente degli artt. 1164, 1174 e, ove il fatto non costituisca più grave reato, 1231 del Codice della Navigazione.

Savona, 21 06 2012

L. COMANDANTE
C.V. CP Savona MORETTI
Moretti

Pubblicato in data 27 GIU. 2012
mediante inserimento nel sito istituzionale
della Capitaneria di Porto di Savona.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO
SAVONA

ORDINANZA N° 55 /2004

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona:

- VISTE** le disposizioni emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in materia di applicazione dell'art. 46 del Decreto Legislativo 27 luglio 1999 n° 272 concernente l'uso della fiamma, contenute nel dispaccio n.° DEM3/850 in data 28 marzo 2002;
- VISTI** gli articoli 80, 81 del Codice della Navigazione, approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 e 39 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328.
- VISTA** la legge 13 maggio 1940, n. 690 "Organizzazione e funzionamento del servizio antincendio nei porti";
- VISTO** l'art. 46 del 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 1998 n. 485";
- VISTO** il "Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del Porto di Savona e Vado Ligure" approvato con decreto 03/90 in data 29 gennaio 1990;
- VISTA** la propria ordinanza n. 27/2003 in data 25 marzo 2003 con la quale è stato approvato il Regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel porto di Savona;
- RITENUTO NECESSARIO** definire un iter istruttorio relativo nel rilascio, da parte della Capitaneria di Porto di Savona, del nulla osta per i lavori con fiamma a scarso gradiente di pericolosità da eseguirsi nel Porto di Savona e Vado Ligure;
- VISTI** gli esiti della riunione, tenutasi in data 19.10.2004 presso la Capitaneria di Porto di Savona volta a concertare in snellimento delle procedure per il rilascio del nulla osta relativo alla citata tipologia di lavori con fiamma, in particolare acquisendo un preventivo parere a carattere permanente da parte del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Savona e dell'Azienda Sanitaria Locale 2 - "Savonese", in luogo di specifici pareri da richiedersi di volta in volta per i singoli interventi;
- ACQUISITI** in proposito i citati pareri permanenti dell'Azienda Sanitaria Locale n° 2 "Savonese" e del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Savona emessi, rispettivamente, con foglio n° 10757 in data 05/11/2004 e foglio n° 5872 in data 22/11/2004;

ORDINA

Art. 1 Generalità e campo di applicazione

L'uso delle micce soliscentifluiche, della fiamma ossidrica, della saldatura elettrica o comunque di fonti termiche a bordo delle navi e dei galleggianti ormeggiati nel porto di Savona è subordinato al preventivo nulla-osta della Capitaneria di Porto di Savona secondo la procedura stabilita dalle norme contenute nella presente Ordinanza, che hanno lo scopo di integrare e facilitare l'applicazione delle disposizioni contenute nel 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".

Art. 2 Norme applicabili

L'esecuzione di lavori che comportino l'uso di fiamma deve avvenire nel rispetto delle procedure e secondo le modalità del citato Decreto Leg.vo n. 272/99 e, per quanto applicabile, in concreta osservanza della normativa antinfortunistica, di igiene e sicurezza del lavoro e di prevenzione incendi vigente in materia. Quanto sopra non esime il datore di lavoro dall'adottare le misure necessarie al fine di tutelare l'integrità fisica dei lavoratori secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica (Art. 2087 codice civile).

Art. 3 Definizione dei lavori che comportano l'impiego di fonti termiche a bordo delle navi

Al fini dell'applicazione delle disposizioni contenute nella presente ordinanza, 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) ED INTERNI (A 2):**

- A 1: Lavori con impiego di fonti termiche interessanti le sovrastrutture di coperta, da intendersi come quelli riferiti a guardacorpi, scalette per l'accesso ai ponti, salpancore, strutture di supporto delle luci della nave, strutture di supporto delle luci della nave, passacavi, ecc. I lavori non devono interessare le parti di queste strutture che siano in contatto con locali o spazi chiusi della nave (stive o locali comunque definiti della nave).
- A 2: Lavori interessanti le strutture interne di locali abitabili e nei quali non siano presenti sostanze potenzialmente pericolose, da intendersi come quelli riferiti a car deck, a strutture sporgenti nei garages, ecc. I lavori non devono interessare le parti di queste strutture in contatto con locali o spazi che possano presentare rischi di incendio o esplosione per la presenza di materiali di combustione o altre sostanze combustibili (residui chiodi, stracci, parete in legno) o infiammabili (vernici, ecc.).

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 ANGUSTI E/O PERICOLOSI**

- C 1: Gavoni, doppi fondi, intermedini, casse di zavorra.
- C 2: 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.

Art. 4 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. 5 con le seguenti eccezioni:

- 1) non è necessario acquisire 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 2, 5 e 6 del successivo art.5).

I lavori con uso fiamma su navi con passeggeri a bordo possono essere autorizzati solo se

rientanti nelle tipologie A 1 e A 2 di cui al precedente art. 3 e soltanto se improrogabili.
La procedura di cui al seguente art. 5 è sempre obbligatoria, nella sua interezza, per lavori con
uso di fiamma, di qualsivoglia natura, su navi destinate al trasporto di merci infiammabili, non
munite di gas free, e su navi con a bordo merci pericolose, così come definite dagli IMDG
Code e BC Code che presentano pericoli di esplosività e infiammabilità.

**Art. 5 Procedure per il rilascio del "nulla osta" all'uso della fiamma a bordo per
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'uso delegato

deve presentare apposita domanda in carta da bollo, in duplice copia, alla Sezione Tecnica
della Capitaneria di Porto, redatta in modo conforme al facsimile in allegato 1.

Ad essa deve essere allegato:

1. a) Lettera dell'agenzia ricomandataria 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 Savona;
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 1 a);
3. copia dei piani antincendio della nave (che verranno restituiti prima della partenza),
corredata dalla dichiarazione del comandante dell'unità circa:
 - La presenza di un servizio di soccorsi, sia diurno sia notturno, pronto ad intervenire in
caso di necessità;
 - L'efficienza dei mezzi antincendio presenti a bordo;
4. certificato di "non pericolosità" rilasciato dal consulente chimico del porto, contenente
la precisa indicazione della tipologia cui sono da ricondurre i lavori ai sensi delle
categorie individuate dall'art. 3 della presente ordinanza, nonché il pieno rispetto delle
disposizioni contenute all'art. 4 della medesima;
5. planimetria della nave o di parte di questa, ove devono essere indicate le posizioni dei
previsti lavori nonché le vie di fuga;
6. lista equipaggio.

Nel caso in cui i lavori comportino operazioni di taglio, prima di procedere a quest'ultima, il
richiedente deve munirsi di un certificato di "gas free" rilasciato da un consulente chimico
di porto attestante che nei locali, compresi quelli adiacenti ai locali interessati dai lavori, non
vi siano sostanze suscettibili di infiammarsi od esplodere sotto l'azione del calore o delle
scintille.

La domanda, una volta annotata nell'apposito registro istituito presso la Sezione Tecnica della
Capitaneria di Porto, viene contestualmente inviata, via fax, all'A.S.L. n.2 di Savona. Una
copia della domanda rimane agli atti presso l'Autorità Marittima, l'altra è consegnata
all'interessato il quale la produrrà al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Savona al
fine di ottenere il parere conforme e le eventuali 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 inviandone copia alla citata A.S.L.

Art. 6 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 Savona e che avessero necessità di completare o eseguire i lavori nel corso di
più soste successive, se 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 dovranno essere esibiti all'Ufficio Tecnico della Capitaneria di Porto unitamente all'autorizzazione già rilasciata per essere invalidata facendo riferimento al nuovo certificato.

Art. 7 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 è concessa dall'Autorità Marittima previa presentazione del certificato di "non pericolosità" rilasciato dal consulente chimico del porto, sul quale vengono indicate le eventuali prescrizioni del caso.

La proroga è comunicata via fax all' A.S.L. n.2 di Savona.

Art. 8 Lavori con l'uso di fiamma a bordo di navi in rada -Divieti

Non possono essere autorizzati, di massima, lavori che comportino l'uso di fonti termiche a bordo delle navi che sostano nella rada di Savona, salvo casi particolari di urgenza che saranno valutati di volta in volta dalla Capitaneria di Porto. In caso positivo si applica la procedura di cui ai precedenti articoli 4 e 5, 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.

Art. 9 Presidi antincendio e dispositivi di protezione individuale per le guardie ai fuochi

L'Autorità Marittima si riserva la facoltà di disporre di volta in volta, in relazione al tipo di lavori da effettuare ed alla zona di ormeggio della nave interessata, la vigilanza per la prevenzione degli incendi da parte di personale del servizio integrativo antincendio del porto di Savona.

La sorveglianza ai lavori con uso di fonti termiche è svolta secondo le disposizioni contenute nell'art. 3 del "Regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel porto di Savona" (vedasi stralcio allegato 1) approvato con ordinanza n° 27/2003 citata in premessa - ferme restando le eventuali disposizioni che verranno impartite per ogni singolo lavoro o in occasione di ispezioni - con l'ausilio dei dispositivi e delle precauzioni antincendio previste dal medesimo regolamento;

9.3 Prima dell'inizio dei lavori per cui è stata disposta la sorveglianza di personale del servizio integrativo antincendio, quest'ultimo dovrà accertarsi:

- della dislocazione 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 sia nelle vie di fuga, eventualmente realizzato a mezzo di lampade a incandescenza;
- che sia assicurato l'ordine e la pulizia nella zona interessata ai lavori.

9.4 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 -lettura 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.

Art. 10 Entrata in vigore

La presente ordinanza entrerà in vigore a decorrere dal **27 NOV. 2008** dalla stessa data deve intendersi abrogata ogni altra disposizione/provvedimento che contrasti con le norme contenute nella presente ordinanza.

Art. 11 Norme sanzionatorie

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far rispettare la presente ordinanza.

I contravventori, salvo che il fatto non costituisca altro o più grave reato, saranno perseguiti:

- ai sensi dell'art. 57 del Decreto Legislativo n° 272/99 in caso di violazione degli artt. 4 e 5 della presente ordinanza;
- ai sensi dell'art. 1174 del Codice della Navigazione per la violazione alle norme contenute negli altri articoli della presente ordinanza.

L'Azienda Sanitaria Locale è l'organo di vigilanza competente per il procedimento diretto all'estinzione delle contravvenzioni per violazioni alla presente ordinanza che comportino l'applicazione dell'art. 57 del Decreto Legislativo n° 272/99.

Savona, **26 NOV. 2008**

IL COMANDANTE
C.V. (CP) **Giuseppe MAGLIOZZA**

ALLA CAPITANERIA DI PORTO - SEZIONE TECNICA

I sottoscritto _____
 Owner of the ship maintenance, repairing and conversion works
 Or
 Master of the ship, with self production capacity
 Adatto per la informazione in the addressed Office in order to carry out works in the ship:
 R/O _____ R/O number _____
 The following hot works:
 For the nature listed here below in the above mentioned ship:
 For the forecast term of _____ duration _____
 per la presente declaro di avere i dati _____

I sottoscritto dichiara quanto segue:

- a) lavori esistenti a bordo (nature e quantità)
- b) lavori rifinitissimi, esistenti e comunque necessari secondo natura e quantità
- c) il essere a conoscenza delle norme contenute nel decreto legislativo 27 luglio 1998, n° 273 attuamento delle normative sulle sicurezza e salute dei lavoratori nell'impiego di operatori a servizi portuali, nonché di contenuti di regolamento, questione e nomenclatura delle nav in attività portuali, e norme della legge 27 dicembre 1998, n° 485.
- d) che gli impianti e l'organizzazione aziendale a bordo (work shop) in efficienza ed in grado di essere immediatamente in servizio.
- e) che i lavori saranno eseguiti dalla ditta _____
 Ditta a ditta e continue vigilate dal personale di bordo designato opportunamente da questo Comando.
- f) che la persona esperta e responsabile dell'operazione è _____
- g) che la ditta di cui si parla è munita con i mezzi messi in caso di emergenza e di necessità.
- h) che non sarà fatto uso della forza elettrica e comunque di mezzi di lavoro che provocano forti di calore, su parti a contatto di materiali infiammabili e pericolosi, di lavoro in vertice, sotto le stive, che alcuni contenuti pericolosi.
- i) che prima di iniziare lavori di taglio, di a marte di Certificato "Gas Free", munito da un consulente (firma del porto, allegare che ha fatto compilare quest'elenco dove dovuto essere eseguito i lavori, non si sono avvertiti sospetti di inquinazione sotto l'azione del calore e delle attività ed usage i Certificati in "Gas Free" n° _____ fatto _____ data _____ allegato del consulente (firma del Porto o Savina, insieme i dati di che sopra).

Savina _____
 TITOLARE DELL'IMPRESA DI MANUTENZIONE, RIPARAZIONE E TRASFORMAZIONE NAVALE

IL COMANDANTE DELLA NAVE

Nome _____ Cognome _____
 Firma _____

La ditta _____ che prende in carico i lavori a bordo della nave sopra indicata, dichiara che il personale che sarà messo a bordo per l'esecuzione dei lavori, è a conoscenza delle norme contenute nel Decreto Legislativo citato e di tutte le altre in materia di sicurezza che non sarà agli produttori e/o utenti di lavoro simili o nocivi.

Savina _____
 Per la Ditta
 (indicare luogo, la quantità e in sostanza la prestazione)

TO THE HARBOUR OFFICE - TECHNICAL DEPARTMENT SAVONA

I the undersigned _____
 Owner of the ship maintenance, repairing and conversion works
 Or
 Master of the ship, with self production capacity
 Adatto for the information to the addressed Office in order to carry out works in the ship:
 Reg. _____ R/O number _____
 The following hot works:
 For the nature listed here below in the above mentioned ship:
 For the forecast term of _____ duration _____

I the undersigned - make the following statements:

- a) works planned (nature type and quantity)
- b) information, systems, any other dangerous regions planned (nature type and quantity)
- c) I declare to know in details the rules contained in the legislative decree dated 27 July 1998, n° 273 implement to safety and health rules for workers in the accomplishment of harbour operations, repairing and transformation of ships in the harbour, according to the law dated 27 December 1998, n° 485.
- d) All the fire fighting equipment and organization (see I) are not in perfect working order and ready for immediate action.
- e) Works will be carried out by the firm _____ under the direct and continuous control of the ship and carefully supervised by the Master.
- f) The qualified person responsible for the operation is _____
- g) The ship (s) is (are) ready to move by its own means in case of emergency or necessity.
- h) No inflammable, explosive or other working means, any other producing the heating of parts in contact with inflammable dangerous materials (o-fuel and tanks, even if empty, etc) which inflammable or combustible liquid or gases have been stored, shall be used.
- i) Before starting the work, I provided myself with "GAS FREE" certificate, granted by the harbour's consultant (signed), certifying that no gas inflammable under the action of warmth of sparks, or explosive materials are stored in rooms, including adjacent rooms, in which work must be carried out... and I unblock the "hot dangerous hot work" Certificate
 n° _____ dated _____ / _____ / _____ granted by the harbour's consulting official of Savona, concerning the hot works

Savina _____
 THE MASTER

Nome _____ Nationality _____
 Signature _____

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 work, knows the rules of the above mentioned legislative decree and all other safety rules contained and that all the necessary will be taken in order to avoid any accident.

Savina _____
 For the COMPANY'S account
 (please also provide the qualification of the representative's subscription)



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Savona

ORDINANZA n. 193/2014

"Disposizioni concernenti la navigazione e la sosta all'interno dell'area VTS di Savona e l'utilizzo della rada di Savona – Vado Ligure"

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del porto di Savona:

- VISTA** la Circolare n. 23, serie II, Titolo "Polizia e Sicurezza dei Porti – Vigilanza Costiera" del 23 giugno 1994 dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione – Direzione Generale del demanio Marittimo e dei Porti;
- VISTO** il Dispaccio prot. n. 53/51905/II in data 24 ottobre 1996 del Comando Generale del Corpo della Capitaneria di Porto: Traffico unità mercantili - Piani assegnazione dei punti di fonda;
- VISTA** la legge 27 dicembre 1977, n. 1085 - ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972;
- VISTE** la propria Ordinanza n. 119/2008 in data 29/10/2008 con cui sono state individuate, in riferimento alla rada del porto di Savona - Vado Ligure, le aree destinate all'ancoraggio delle navi e quella in cui vige il divieto di sosta e/o ancoraggio e/o pesca;
- CONSIDERATA** la natura dei traffici che interessano il sistema portuale di Savona – Vado Ligure, con particolare riferimento al trasporto di passeggeri e a quello di idrocarburi;
- VISTO** "il regolamento locale per il servizio di pilotaggio nel Porto di Savona" approvato il 17 giugno 1991 dal direttore Marittimo della Liguria;
- VISTO** il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in vigore dal 1 luglio 2003, relativamente all'obbligatorietà del servizio di Pilotaggio nel Porto di Savona e Vado e Ligure;
- VISTO** il Decreto Ministeriale 28 gennaio 2004 relativo alle "disposizioni attuative del sistema di controllo del traffico marittimo denominato Vessel Traffic Services (VTS);
- VISTO** il Decreto Legislativo 19 agosto 2005 n.° 186 "Attuazione della direttiva 2002/69/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale e successive modifiche e integrazioni;
- VISTO** il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 26 aprile 2009 col quale è stata definita l'area VTS di Savona (come da allegato grafico alla presente ordinanza) ed attivato il Centro di controllo del traffico marittimo dell'Area VTS di Savona, presso la Capitaneria di Porto di Savona, il cui identificativo di chiamata è "SAVONA TRAFFIC";
- ATTESO** che, in conformità alle linee guida emanate dall'IMO ed alle disposizioni di cui all'art. 8 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n.186 e successive modifiche e integrazioni, l'Autorità VTS – Capitaneria di Porto di Savona, nel seguito denominata "SAVONA TRAFFIC", eroga all'interno della propria area di giurisdizione i servizi di:
- a) informazioni;
 - b) assistenza alla navigazione;

c) organizzazione del traffico;

allo scopo di:

1) incrementare la sicurezza e l'efficienza del traffico marittimo;

2) favorire l'intervento delle autorità in caso di incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e soccorso;

3) fornire un ausilio per migliorare la prevenzione e l'individuazione dell'inquinamento causato dalle navi;

CONSIDERATO CHE le navi di stazza lorda pari o superiori alle 300 tonnellate e le unità da diporto di lunghezza fuori tutto pari o superiori ai 45 metri devono comunicare i propri dati prima dell'ingresso nell'Area VTS di Savona via radio sul canale 71 VHF, mantenendo il contemporaneo ascolto sul canale 16;

TENUTO CONTO altresì che è data facoltà al comandante della nave, previa comunicazione con SAVONA TRAFFIC, di fornire i dati di cui alla riportazione attraverso la seguente modalità:

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

b) messaggio preformato, di cui all'Allegato 1 da inviare all'indirizzo di posta elettronica so.cpsavona@mit.gov.it

evitando in tal modo di appesantire il traffico in radiotelegrafia e consentendo di ridurre i tempi delle comunicazioni;

VISTO il Decreto ministeriale 7 maggio 2007 istituzione dell'area marina protetta denominata "Isola di Bergeggi";

VISTO il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 2 marzo 2012 con il quale sono state impartite misure generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili finalizzate alla protezione di aree sensibili nel mare territoriale per una fascia di mare estesa due miglia marine dal perimetro esterno dei parchi e delle aree protette nazionali;

VISTA l'Ordinanza n. 10/2012 che deroga il succitato decreto, secondo le modalità previste da quest'ultimo, al fine di garantire il transito in sicurezza delle navi dirette al porto di Vado Ligure e al campo bon SARPOM;

VISTO il D. Lgs. n. 4/2012 recante "Misura per il riassetto della normativa in materia di pesca e acquacoltura" e le vigenti disposizioni in materia di pesca;

VISTO il Regolamento di Sicurezza del Porto di Savona e Vado Ligure approvato con proprio decreto n.03/1990 in data 29.01.1990 e successive integrazioni e modificazioni;

VISTA la propria Ordinanza n. 17/1993 in data 26/04/1993 recante la norma relative alla navigazione delle navi sistema lungo le coste del Circondario Marittimo di Savona;

VISTA la propria Ordinanza n. 83/02 in data 29/7/2002 "procedure per l'atterraggio di unità RSC e supereveloc";

VISTA la propria Ordinanza n. 103/2009 in data 24 novembre 2009 recante la disciplina degli accosti come modificata dall'ordinanza n. 46/2010 in data 19/03/2010, ove la rada è definita come la zona di mare adiacente il porto, che si estende sino ad un miglio dai punti più foranei delle dighe del porto di Savona, nel tratto compreso fra il Capo d'Albisola e l'Isola di Bergeggi;

VISTA la propria Ordinanza n. 01/2010 in data 20 gennaio 2010 recante le norme in materia di trasporto di prodotti liquidi alla rinfusa;

VISTO l'articolo 222 comma 2 del D.P.R. 15/3/2010 nr. 90;

CONSIDERATO il Dg. 82/084929/II in data 10/12/2011 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto;

ACQUISITI i pareri della Corporazione Piloti, dell'Autorità Portuale di Savona ed il parere tecnico preventivo dell'Istituto Idrografico della Marina Militare;

CONSIDERATO che si è recentemente conclusa una campagna di ricognizione delle condotte fognarie sottomarine presenti nelle acque ricadenti sotto la giurisdizione di questo Circondario Marittimo, condotta dal "Consorzio di Depurazione delle Acque di Scarico del Savonese S.p.a", società che opera nell'ambito di 15 comuni disposti lungo l'arco di costa di circa 45 km delimitabile tra il comune di Finale Ligure e il

confine della Provincia di Savona con quella di Genova, che ha permesso di rideterminare, in maniera univoca, la posizione delle stesse;

VISTA la propria Ordinanza n. 38/2013 in data 02/04/2013 recante i divieti vigenti in prossimità delle condutture a mare;

RITENUTO NECESSARIO potenziare il già elevato gradiente di sicurezza attraverso l'integrazione delle vigenti disposizioni in materia di controllo del traffico marittimo per le aree di giurisdizione del VTS di Savona, al fine di costituire un disciplinare unico tra prestazioni del servizio alle unità e l'assoggettamento delle stesse a norme dispositive contenute nel presente provvedimento, allorché delle unità entrano nelle acque territoriali nazionali;

CONSIDERATO opportuno rendere maggiormente intelligibile l'ordinanza che disciplina l'utilizzo della rada, selezionando gli argomenti trattati secondo le specifiche esigenze dell'utenza direttamente interessata e rinviare ad altre Ordinanze per gli argomenti non direttamente attinenti;

VISTI gli artt. 17, 30, 62 e 81 del codice della navigazione e 59-624 del relativo Regolamento di esecuzione;

ORDINA

Titolo I

CAMPO DI APPLICAZIONE E NORME DI COMPORTAMENTO

Articolo 1

campo di applicazione

La presente ordinanza si applica a:

- a) unità mercantili di stazza lorda pari o superiore alle 300 gross tonnage;
- b) unità da diporto di lunghezza fuori tutto pari o superiore ai 45 metri, presenti nella acqua territoriali nazionali ricadenti nell'Area VTS di Savona, come definita dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 aprile 2009 citato in premessa, destinate o meno ai porti di giurisdizione;
- c) a tutte le navi, come definite dall'articolo 136 del codice della navigazione, comprese le unità da pesca e da diporto, per le parti non riguardanti l'adesione obbligatoria ai servizi di monitoraggio del traffico marittimo.

Sono escluse dalle prescrizioni di cui alla presente ordinanza le navi da guerra o adibite ai trasporti di truppe in uso governativo non commerciale.

Articolo 2

obblighi a carico delle navi

1. A tutte le unità è fatto obbligo di effettuare la navigazione con particolare cautela nella rada di Savona – Vado Ligure adottando ogni misura ritenuta adeguata.
2. Alle unità dotate di apparato radio, all'interno delle acque territoriali nazionali ricadenti nell'area VTS di Savona, è fatto obbligo di:
 - a) assicurare l'ascolto continuo e contemporaneo in VHF (qualora ne siano provviste), sui canali 16 e 71, stante le diverse funzioni attribuite alla predetta frequenza;
 - b) controllare costantemente la propria posizione per poterla comunicare a richiesta di SAVONA TRAFFIC, come definita nelle premesse alla presente ordinanza;
 - c) prendere visione degli avvisi ai naviganti pertinenti la zona d'interesse;
 - d) riportare immediatamente a SAVONA TRAFFIC:
 - 1) 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;
 - 2) 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;

- 3) 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;
- 4) qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, contenitori o colli in mare;
- 5) ogni altra informazione/notizia, rimessa al prudente apprezzamento del Comandante dell'unità, utile alla tutela degli interessi pubblici coinvolti che, in maniera diretta e/o di riflesso, possano incidere sulla sicurezza della vita umana in mare, sulla sicurezza della navigazione e sulla salvaguardia dell'ambiente marino;

3. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano anche alle navi alla fonda.

TITOLO II

DISPOSIZIONI PER LE UNITÀ SOGGETTE A RAPPORTAZIONE NAVALE, EX DIRETTIVA 2009/17/CE

Articolo 3

zone di fonda

1. La rada di Savona – Vado Ligure è suddivisa nelle seguenti aree di mare, descritte graficamente nell'allegato A (allegato grafico alla presente ordinanza), nonché analiticamente nell'allegato B.

Zona Alfa: area di mare destinata all'ancoraggio delle navi da carico, inferiori ai 200 mt di lunghezza, in attesa di attraccare in porto;

Zona Bravo: area di mare destinata prioritariamente all'ancoraggio delle navi cisterna in attesa di attraccare ai pontili petroliferi del porto e bertoine;

Zona Charlie: area destinata all'ancoraggio delle seguenti unità, elencate in ordine di priorità decrescente:

- petroliere attese al campo Boe SARPOM;
- navi rinfusiere con prodotti di classe MHB o B;
- altre unità.

Zona Delta: area adibita al medesimo uso della zona Charlie.

2. L'ancoraggio e la sosta delle navi mercantili è consentita esclusivamente all'interno delle zone di fonda sopra descritte.
3. Le unità cui è concesso l'ancoraggio hanno l'obbligo di lasciare lo specchio acqueo di fonda in caso di arrivo di unità con priorità superiore, come stabilita al precedente punto 1.
4. Il transito all'interno delle zone di fonda è consentito:
 - a) alle navi ivi destinate;
 - b) alle navi destinate ai terminali ERG, PETROLIG ESSO, SARPOM, T.R.I.;
 - c) alle unità dei servizi portuali e/o delle Amministrazioni dello stato in ragione dei loro uffici.
5. In ogni caso il transito e la pesca, quando consentiti, non devono intralciare le attività delle navi alla fonda e/o in procinto di ancorare/disancorare.
6. Come anche disciplinato nell'Ordinanza n. 39/2013 e successive modifiche ed integrazioni, all'interno delle zone di fonda Alfa e Bravo l'ancoraggio è vietato nei tratti di mare interessati dalla presenza di condotte sottomarine indicate su cartografia nautica ufficiale dello Stato, meglio descritte graficamente nell'allegato A (allegato grafico alla presente ordinanza).
7. Tenuto conto
 - a) della presenza di navi in ingresso/sosta/transito nei porti di Savona – Vado Ligure;
 - b) della presenza di zone/punti destinati all'ancoraggio delle navi;
 - c) della presenza di terminali destinati all'espletamento di operazioni commerciali;
 - d) della presenza di traffico, anche considerevole, specie durante il periodo estivo, di unità dedite al diporto e alla pesca o comunque non tracciate da SAVONA TRAFFIC;è istituita una Zona di precauzione descritta graficamente nell'allegato A (allegato grafico alla presente ordinanza), nonché analiticamente nell'allegato B.

8. Nell'attraversare la Zona di precauzione le unità debbono procedere con particolare prudenza ed osservare le specifiche norme previste di seguito.

Articolo 4

obbligo in fase di atterraggio

1. I Comandanti delle navi dirette presso il porto e/o la rada di Savona - Vado Ligure, o comunque in transito, un'ora prima dell'orario di previsto ingresso in rada o nella zona di precauzione, individuata all'articolo 3, devono comunicare a SAVONA TRAFFIC, sul canale VHF/FM 71, i seguenti dati:
 - a) NOME NAVE
 - b) NOMINATIVO INTERNAZIONALE
 - c) BANDIERA
 - d) POSIZIONE
 - e) ROTTA
 - f) VELOCITA'
 - g) ORARIO DI PREVISTO ARRIVO
 - h) EVENTUALI AVARIE E/O MALFUNZIONAMENTI
2. Per le unità HSC e per quelle con velocità superiore a 28 nodi, dirette nel porto di Savona/Vado Ligure, restano vigenti le particolari disposizioni impartite con l'ordinanza 83/02 citata in premessa;
3. Dal 1 giugno al 30 settembre compresi di ogni anno, le navi cisterna che trasportino o abbiano trasportato nel corso del viaggio precedente prodotti liquidi alla rinfusa di cui all'Annesso I e II della MARPOL 73/78 e successive modificazioni, debbono transitare ad almeno 6 miglia dalla linea di costa.
4. Le suddette navi, quando dirette al Porto di Savona - Vado Ligure, possono navigare entro tale fascia purché con rotta perpendicolare alla costa.
5. Nella zona di precauzione di cui all'articolo 3, i Comandanti delle unità devono procedere adottando quelle misure di "buona pratica marinara" di prudenza mantenendo pronti gli equipaggi per qualsiasi eventuale manovra di emergenza.

Articolo 5

obbligo all'ingresso nelle zone

1. All'ingresso nelle zone Alfa, Bravo, Charlie e Delta definite al precedente articolo 3, i Comandanti delle navi devono comunicare, tramite canale 71 VHF/FM:
 - a) POSIZIONE
 - b) ROTTA
 - c) VELOCITA'
 - d) DATI PILOTAGGIO (ORARIO IMBARCO PILOTA /EVENTUALE PILOTAGGIO VHF/ NON OBBLIGATORIETA')
2. Le navi in transito nelle acque del Compartimento Marittimo di Savona che durante la propria navigazione dovessero entrare nella Zona di precauzione devono invece comunicare:
 - a) POSIZIONE
 - b) ROTTA
 - c) VELOCITA'
 - d) PROVENIENZA
 - e) DESTINAZIONE
 - f) QUANTITA' E TIPOLOGIA DI CARICO/ N° PASSEGGERI

Articolo 6

autorizzazione alla sosta in rada

1. All'atto dell'ingresso nella zona definita al precedente articolo 3, o comunque appena possibile, il Comandante di nave che intenda dare fondo deve farne richiesta via radio su CH 71 a SAVONA TRAFFIC.
2. SAVONA TRAFFIC assegna al Comandante della nave, indicando di volta in volta le coordinate, il punto di fondo ritenuto più idoneo.
3. Il Comandante della nave, tempestivamente e comunque al termine della manovra, deve comunicare l'ora e le esatte coordinate del punto di fondo, le condizioni meteorologiche in atto ed il cerchio di evoluzione.
4. I Comandanti di navi dirette nel porto di Savona / Vado non soggette a pilotaggio obbligatorio sono comunque tenuti ad acquisire le informazioni sugli eventuali movimenti contattando via radio sul canale 71 SAVONA TRAFFIC. Si fa obbligo al pilota di servizio, che deve concordare con la nave, in fase di atterraggio, le manovre di ancoraggio/armeggio, di riportare a SAVONA TRAFFIC le potenziali interferenze.

Articolo 7

disposizioni per le navi cisterna

1. L'istanza per la sosta in rada delle navi cisterna deve essere inoltrata per il tramite del raccomandatario della nave. Il Comandante deve indicare le ragioni per cui sia necessaria la sosta in rada. Per il rilascio dell'autorizzazione può essere acquisito il preventivo parere del chimico del porto.
2. Le unità cisterna che trasportano "crude oil" destinate ai terminal petroliferi che intendono sostare alla fonda devono far pervenire, tramite Agenzia raccomandataria, a questa Capitaneria di Porto e prima del loro arrivo in rada, le seguenti informazioni:
 - a) TIPOLOGIA DI CRUDE OIL TRASPORTATO
 - b) PERCENTUALE DI ACIDO SOLFORICO (H₂S)
3. Nell'eventualità che i parametri del prodotto trasportato siano tali da non garantire la totale assenza di emissione di miasmi dalle cisterne del carico, questa Capitaneria di porto non autorizzerà la sosta in rada e disporrà che l'unità rimanga in attesa oltre le 12 miglia dalla costa.
4. Nel caso di sovrappressione delle cisterne durante la permanenza alla fonda nei punti autorizzati, il Comandante della nave deve portarsi oltre le 12 miglia, dandone immediata comunicazione a SAVONA TRAFFIC.
5. Prima della manovra di ormeggio l'unità deve comunque mettere in atto ogni precauzione per evitare che durante la permanenza al terminal di scarica, si verifichino problematiche di sovrappressione delle cisterne.
6. Le navi cisterna che hanno terminato le operazioni commerciali di carico ai terminal/pontili del porto di Savona - Vado e sono in attesa di ricevere la documentazione doganale possono richiedere l'autorizzazione alla fonda con le modalità di cui al precedente articolo.
7. Per le unità in partenza, che siano invece vuote di carico ovvero parzialmente cariche, si applicano le disposizioni di cui ai punti da 1 a 4.
8. Le navi cisterna, come sopra autorizzate, possono sostare nel punto di fonda assegnato per un periodo di massima non superiore a settantadue ore, trascorso il quale devono:
 - a) accedere all'ormeggio operativo per eseguire le operazioni commerciali;
 - b) lasciare la rada e restare in attesa di ordini fuori dalle acque territoriali italiane;
 - c) richiedere una nuova autorizzazione alla sosta in rada con le modalità di cui all'articolo 6.1.
9. Per le operazioni di rifornimento effettuate in rada e per la sosta in rada delle barche si rimanda alla disciplina contenuta nella propria Ordinanza n. 113/2008 in data 13.10.2008 e successive modifiche.

Articolo 8

disciplina di utilizzo della rada

1. Durante la sosta in rada le navi debbono comunque essere pronte a muovere in qualsiasi momento e tutti i servizi di bordo devono essere mantenuti in condizioni di perfetta efficienza.
2. Tutte le navi in rada, ivi comprese quelle ormeggiate al campo boe e ai terminali petroliferi, sono obbligate ad assicurare ascolto radio continuo sui canali VHF 71 e 16 durante l'intera permanenza in rada.
3. Alle navi alla fonda in attesa di ormeggiare ai terminali/pontili per lo svolgimento di operazioni commerciali è fatto obbligo di effettuare le pratiche di arrivo di cui all'articolo 179 del codice della navigazione entro 12 ore dal termine della manovra di fonda.

Articolo 9

lavori, esercitazioni, emergenze durante la permanenza in porto e/o rada

1. Lo svolgimento di lavori a bordo (ivi compresi fuoribordo e sottocarenza) deve essere autorizzato secondo quanto previsto dal testo vigente del "Regolamento di sicurezza porto di Savona - Vado Ligure" citato in premessa.
2. Dello svolgimento di esercitazioni, prove verifiche di apparati e mezzi di bordo deve essere preventivamente informato SAVONA TRAFFIC per ottenerne il necessario "nulla osta".
3. Il Comando di bordo deve, inoltre, informare immediatamente SAVONA TRAFFIC di ogni emergenza e/o incidente che, anche solo potenzialmente, possa pregiudicare la sicurezza della navigazione o delle operazioni portuali o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino.

Articolo 10

ritardo rispetto alla prevista partenza/movimento

1. Fermi restando i limiti di cui ai precedenti articoli 6 e 7, il Comandante della nave all'ormeggio ovvero autorizzata alla sosta in rada, qualora dovesse rimandare il movimento o la partenza, è tenuto a comunicare a SAVONA TRAFFIC i motivi del ritardo, fornendo altresì indicazioni della nuova ora di manovra.

Articolo 11

comunicazioni prima della partenza

1. I Comandanti delle Navi ormeggiate in porto e/o comunque all'interno della rada, almeno sessanta minuti prima dell'orario di prevista partenza devono comunicare, tramite canale 71 VHF a SAVONA TRAFFIC i seguenti dati:
 - a) NOME/NOMINATIVO INTERNAZIONALE/BANDIERA
 - b) GDO PREVISTA PARTENZA
 - c) DESTINAZIONE

Articolo 12

piloti

1. Per ogni movimento da e per la rada, i pontili o i terminal dell'ambito portuale di Savona/Vado Ligure, il pilota di turno, all'atto dell'inizio del servizio, deve comunicare a SAVONA TRAFFIC su VHF canale 71:
 - a) nome della nave;
 - b) ora di inizio manovra entrata/uscita/fonda;
 - c) numero rimorchiatori utilizzati;
 - d) ora di termine manovra.
2. È posto in capo a tutti i piloti della locale Corporazione, che vengano a conoscenza di carenze che possano pregiudicare la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino, l'obbligo di informare immediatamente SAVONA TRAFFIC.

Articolo 13

sistema di identificazione automatica (A.I.S.)

1. I Comandanti delle navi dotate di sistema di identificazione automatica secondo quanto previsto dalla vigente normativa, devono assicurare che il medesimo dispositivo, nel corso della navigazione all'interno della area VTS di Savona, sia in funzione e costantemente alimentato con i pertinenti dati, in rispondenza alle norme di funzionamento di definite collimo.
2. Salvo diversa disposizione legata al livello di security della singola nave (terminal) - entro trenta minuti dal termine delle operazioni di ormeggio, la potenza di trasmissione del sistema deve essere ridotta ad 1 watt.
3. Il medesimo dispositivo deve invece essere mantenuto attivo, alla normale potenza di funzionamento, a bordo delle navi in rada o ormeggiate presso il campo boe Sarpom.

Articolo 14

onde elettromagnetiche unità all'ormeggio

1. Al fine di limitare l'emissione di onde elettromagnetiche da parte delle navi, durante la sosta nello specchio acqueo portuale di Savona - Vado Ligure, l'utilizzo del radar è consentito per l'esecuzione di verifiche tecniche connesse alla sicurezza della navigazione, previa notifica a SAVONA TRAFFIC.

Titolo II

DISPOSIZIONI CONCERNENTI IL NAVIGLIO MINORE COMPRESO IL DIPORTO

Articolo 15

naviglio minore

1. Nella rada di Savona - Vado Ligure sono individuate le zone di mare denominate "zona 1", "zona 2", "zona 3", "zona 4" e "zona 5" descritte graficamente nell'allegato A, allegato grafico alla presente ordinanza, e analiticamente nell'allegato B.
2. Nelle zone 1 e 2 sono vietati l'ancoraggio e la sosta;
3. All'interno della zona 3 è consentita la sosta e l'ormeggio per le unità da diporto, a condizione che sia pienamente rispettata l'Ordinanza di sicurezza balneare.
4. All'interno della zona 4 è consentito il solo stazionamento di unità da diporto ormeggiate a gavitelli regolarmente assentiti in concessione.
5. Nella zona 5 è vietato l'ancoraggio.
6. In tutta il porto e la rada di Savona - Vado Ligure, l'ancoraggio è comunque vietato nei tratti di mare interessati dalla presenza di condotte sottomarine indicate su cartografia nautica ufficiale dello Stato, come anche disciplinato nell'Ordinanza n. 38/2013 e successive modifiche ed integrazioni ed indicato negli allegati A e B a questa Ordinanza.
7. Il naviglio minore - unità da pesca, traffico locale e diporto, compresi i natanti a remi - in navigazione all'interno del bacino portuale di Savona - Vado Ligure, deve sempre lasciare libera la rotta alle navi in entrata ed in uscita dal porto e non ostacolare la manovra.
8. E' altresì vietata ogni interferenza od intralcio da parte del naviglio minore alle attività commerciali delle navi ormeggiate alle banchine/terminali/portili del Porto di Savona - Vado Ligure.
9. La navigazione di natanti a remi deve essere condotta in maniera tale da non creare intralcio alle navi ed alle altre unità minori in entrata ed in uscita dal porto.
10. La navigazione a vela nel porto di Savona è consentita esclusivamente alle unità prive di motore ausiliario, che dovranno procedere in maniera da non creare intralcio alle unità in entrata ed uscita dal porto, con rotta più diretta per raggiungere l'imboccatura del porto ovvero il proprio ormeggio.

Titolo III
DISPOSIZIONI SANZIONATORIE E FINALI

Articolo 16

disposizioni sanzionatorie

I contravventori alla presente ordinanza, sempre che il fatto non costituisca più grave reato, saranno puniti ai sensi degli artt.1174 e 1231 del codice della navigazione, dell'articolo 25 del Decreto Legislativo 19 agosto 2005 n. 196, degli artt. 53 e ss. della Legge 18/07/2005, n. 171, della normativa vigente in materia di pesca marittima e saranno ritenuti responsabili in via penale e civile di qualsiasi danno procurato a persone o cose derivante dal comportamento tenuto. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e di vigilare sull'osservanza della presente ordinanza.

Articolo 17

disposizioni finali

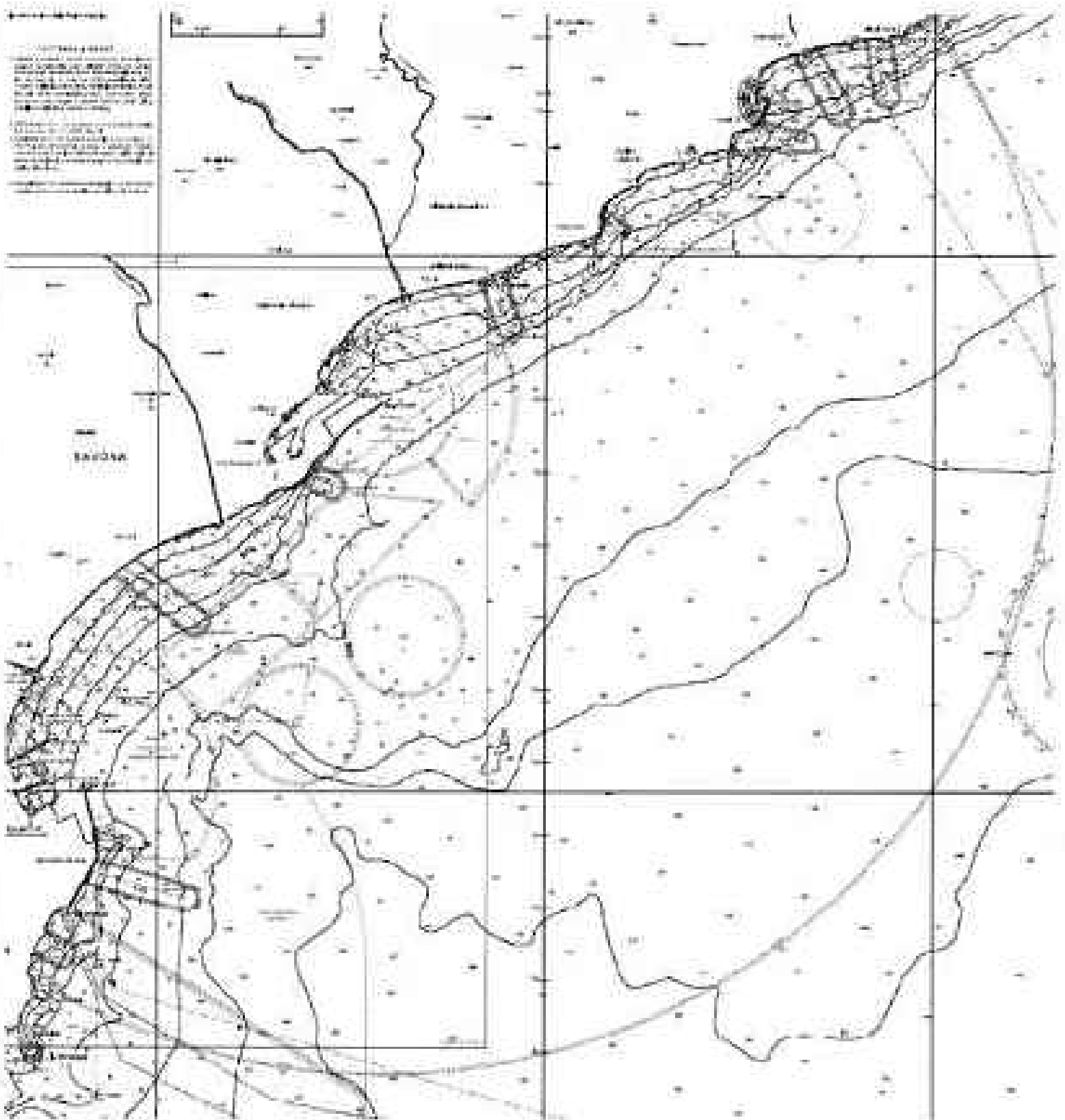
La presente Ordinanza entra in vigore alle ore 00:01 del giorno 17.5 SET. 2014 e sostituisce ed abroga le Ordinanze 118/2008 e, per le parti ancora in vigore, le Ordinanze n.157/1991 e n.152/2004.

Savona, 02.09.2014.-

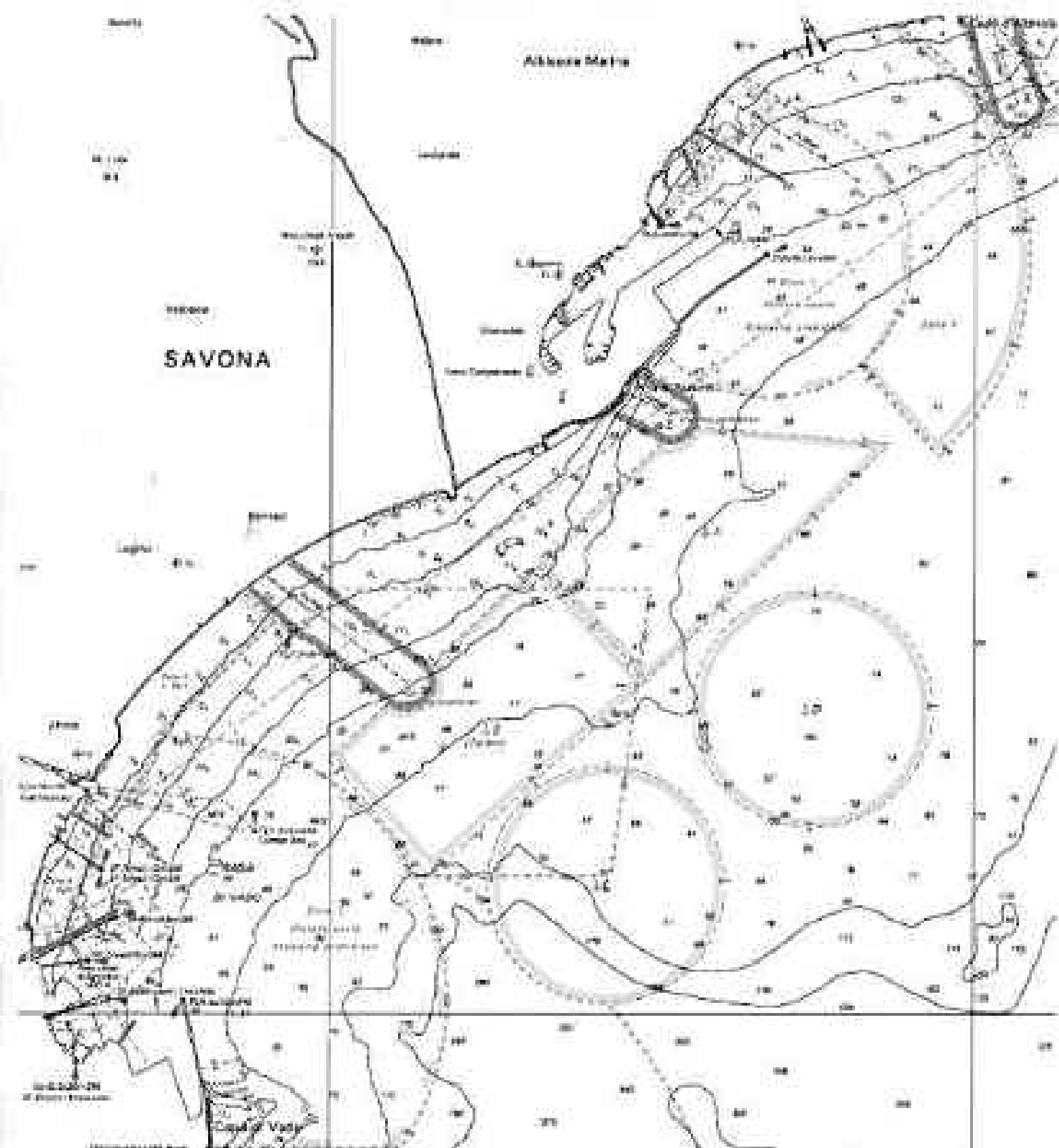
IL COMANDANTE
C.V. (CP) Enrico MORETTI

Pubblicato in data
11.9.2014
mediante inserimento
nel sito istituzionale
della Capitaneria di
porto di Savona.

Alegado A



Alegato A



DEFINIZIONI E COORDINATE (DATUM – WGS84)

Zona Alfa: Area di mare delimitata dall'intersezione del poligono contraddistinto dai punti aventi le seguenti coordinate, con esclusione dell'area di divieto relativa alle due condutture di Punta S. Erasmo (di cui all'Ordinanza 39/2013):

A1: 44°17.717'N – 008°29.094'E;

A2: 44°18.242'N – 008°29.637'E;

A3: 44°18.172'N – 008°30.937'E;

A4: 44°17.272'N – 008°29.667'E;

Zona Bravo: Area di mare delimitata dall'intersezione del poligono contraddistinto dai punti aventi le seguenti coordinate con esclusione dell'area di divieto relativa alla conduttura in località Crocetta-Fornaci (di cui all'Ordinanza 30/2012):

B1: 44°18.977'N – 008°27.094'E;

B2/A1: 44°17.717'N – 008°29.094'E;

B3/A4: 44°17.272'N – 008°29.667'E;

B4: 44°18.522'N – 008°28.517'E;

ZONA Charlie: Area di mare di forma circolare con centro nel punto di coordinate 44°18.492'N – 008°29.457'E e raggio 0,45 M;

Zona Delta: area di mare di forma circolare con centro nel punto di coordinate 44°17.152'N – 008°30.537'E e raggio 0,45 M;

Zona di precauzione: Area di mare di forma semicircolare delimitata verso terra dal profilo di costa, con raggio di 5 M centrata sul fanale rosso del molo di sopralfutto del Porto di Savona (E.F. 1546) - Già "zona(arsa)regolamentata" dall'Ordinanza n. 103/2009 in data 24 novembre 2009

Zona 1: Area di forma semicircolare delimitata verso terra dalla "Zona 3", con raggio di 0,54 M (1000 m) centrata sul fanale rosso del molo di sopralfutto del porto di Savona (E.F. 1546).

Zona 2: Area di forma semicircolare delimitata verso terra dalla "Zona 4", e verso Sud dal Rlv 090° del fanale di Capo Vado (E.F. 1514), con raggio pari a 1 M (1862 m) centrata sul fanale rosso del molo di sopralfutto del porto di Vado Ligure (E.F. 1519)

Zona 3: Area di mare che si estende fino a 300 m dalla costa, con inizio dal molo di sottalfutto del porto di Savona e fine presso gli Scogli della Marghera, delimitata dalle seguenti coordinate:

Z3a: 44°19.564'N – 008°30.175'E;

Z3b: 44°19.482'N – 008°30.368'E;

Z3c: 44°19.003'N – 008°29.736'E;

Zona 4: Area di mare che si estende fino a 300 m dalla costa, con inizio dal limite Nord della costruenda piattaforma multifunzionale e fine presso il limite di sicurezza relativo alla condotta in località Crocetta-Fornaci (di cui all'Ordinanza 38/2013).

Zona 5: Zona di raggio 1 M centrata sul fanale rosso del molo di soprallutto del Porto di Savona (E.F. 1546) delimitata dalla costa, dalla Zona 3, dalla Zona 1e dal rilevamento vero 140° dal fanale (E.F. 1546).



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO
SAVONA**

ORDINANZA N° 27 /2003

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Savona:

- 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 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";
- VISTA** la legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale"; e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTO** il decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626 "Attuazione delle direttive 89/391/CEE, 89/654/CEE, 89/655/CEE, 90/269/CEE, 90/270/CEE, 90/394/CEE e 90/679/CEE riguardanti il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori sul luogo di lavoro";
- VISTO** il decreto legislativo 27 luglio 1999 n. 271 "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1988, n. 485";
- 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 1998 n. 485";
- VISTA** il proprio decreto n° 05 in data 23.05.1981 concernente l'attuale regolamentazione del Servizio Integrativo Antincendio nel Porto di Savona;
- VISTO** il verbale della riunione tenutasi presso la sede della Capitaneria di Porto di Savona in data 17.03.2003;
- CONSIDERATA** la necessità di procedere ad emanare nuove disposizioni sulla regolamentazione del servizio integrativo antincendio del Porto di Savona alla luce delle mutate esigenze

normative, in ragione peraltro della vetustà della vigente ordinanza di disciplina del detto servizio;

ORDINA

Art. 1

È approvato e reso esecutivo il nuovo "Regolamento di Servizio Integrativo Antincendio del Porto di Savona" allegato alla presente ordinanza di cui fa parte integrante.

Art. 2

Il predetto ``Regolamento" entra in vigore a decorrere dal 1.06.2003.

In pari data il decreto n° 05 in data 23.05.1981 del Capo del Compartimento Marittimo di Savona in premessa citato è abrogato.

Entro 30 giorni successivi all'entrata in vigore della presente ordinanza, sarà emanato- dalla Capitaneria di Porto di Savona, il nuovo regolamento di impiego del servizio integrativo antincendio.

Art. 3

L' inosservanza alle disposizioni contenute nell'allegato regolamento saranno punite, qualora il fatto non costituisca diverso e/o più grave reato, ai sensi degli articoli 1231, 1174 - I° comma del Codice della Navigazione ed i contravventori saranno ritenuti responsabili, in via civile o penale ed amministrativa, dei danni procurati a persone e/o cose, derivanti dall'illecito comportamento:

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza.

Savona, 25.03.2003

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Felicio ANGRISANO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO
SAVONA

REGOLAMENTO PER L'ESPLETAMENTO DEL SERVIZIO INTEGRATIVO
ANTINCENDIO NEL PORTO DI SAVONA

PREMESSA

Lo scopo delle seguenti norme è disciplinare l'esercizio del servizio integrativo antincendio nel porto di Savona, 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 13.05.1940 n°690.

Art.1 GENERALITÀ

- 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 Savona con le qualifiche riportate nei successivi paragrafi e dovrà possedere i requisiti sottoriportati. 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 Savona 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 superato l'esame pratico davanti alla Commissione nominata dal Capo del Compartimento Marittimo di Savona di cui al successivo art. 2.3;
- 6) 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 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), appartenete 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, vigile del fuoco su navi passeggeri. Il periodo di imbarco richiesto è ridotto a 6 mesi per coloro che hanno effettuato un corso antincendio ai sensi delle Convenzioni Internazionali STCW 95.

2.1.2 Requisiti alternativi

In alternativa ai servizi di cui al precedente paragrafo 6, il richiedente dovrà avere svolto il corso di formazione/lavoro teorico/pratico della durata di almeno tre 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 6) 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 tre 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 Savona tramite il proprio datore di lavoro ed :

- essere in possesso dei requisiti di cui ai paragrafi 1), 3), 4), 5), del punto 2.1.2;
- aver compiuto 18 anni e non aver raggiunto l'età massima per il collocamento in pensione prevista dalla normativa vigente al momento dell'iscrizione;
- aver 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 6) 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 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 "guardie 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 operante in porto, 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.

2.3 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 d'innescò, 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 Savona, ivi compresi i vari metodi di 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;

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 dell'impianti fissi di estinzione sia a bordo delle navi che a terra e delle attrezzature mobili sia in dotazioni 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 di esame di cui ai precedenti punti da a) a e).

2.4.2 Programma d'esame n°2

Un esame teorico che verterà su risposte scritte su un elaborato compilato dalla Commissione d'esame sulle seguenti materie:

- a) Nozioni elementari sulla combustione (calore d'innescò, 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 Savona, 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;

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 d'estinzione sia a bordo delle navi che a terra e delle attrezzature mobili sia in dotazioni 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 d'esame vertente sugli argomenti da a) a 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 d'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 impresa portuale. In caso di perdita o distruzione di detta tessera il Comandante del Porto ne rilascia un duplicato facendone menzione nella nuova tessera.

Se la tessera smarrita ed 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 C.d.N.);
- e) per aver raggiunto l'età pensionabile prevista 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 giallo rosso;
- 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 di sistemi di trattenuta;
- b) elmetto protettivo idoneo per i servizi antincendio;
- c) Completo antifiamma (Dotazione Personale Individuale di 3^a Categoria) dotato di rifrangenti ad alta visibilità
- d) una maschera facciale con diversi filtri specifici e combinati;
- e) guanti di protezione;
- f) una lampada elettrica di sicurezza;
- g) un apparecchio ricetrasmittente portatile del tipo antideflagrante per il personale di servizio ai terminali petroliferi presenti nel bacino portuale di Vado Ligure e sulle navi cisterna, operante su canali VHF internazionali 10, 12, 13, 14 e 16;
- h) una cappottina idonea a proteggere dal calore radiante o da getti di vapore.
- i) Rivelatore portatile di atmosfere infiammabili/esplosive.

Nota: tutti i capi di abbigliamento, comprese le calzature, dovranno essere del tipo "antistatico".

Art. 3 -SERVIZIO A BORDO DELLE NAVI PER LAVORI IN 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 il personale facente parte dell'equipaggio purché qualificato ed idoneo e previa presentazione alla Capitaneria di Porto dell'idonea documentazione (piani antincendio della nave, certificati STCW attestanti che il personale da impegnare nella vigilanza ha effettuato il corso antincendio di base, elenco del materiale di protezione antincendio individuale disponibile), l'Autorità Marittima riserva comunque la facoltà di disporre 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 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.

4.2 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 ed esibito all'Autorità Marittima.

4.3 Imprese Portuali/Terminali operative per conto proprio.

- a) Il servizio interno di sorveglianza antincendio, alle dipendenze del **Responsabile delle Merci Pericolose o del Responsabile del Servizio Prevenzioni 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 di canali internazionali 10, 12, 14, 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 auto produzione, 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 ed 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 ed obblighi da assolvere .

Una copia del piano suddetto dovrà essere consegnata 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 un'adeguata informazione e formazione sul suddetto piano.

Art. 6 - NORME TRANSITORIE

Nelle more di istituzione dei corsi di formazione di cui all'art. 2.1.1, previsti dall'art. 6 del decreto legislativo n. 272/99, saranno ritenuti titoli equivalenti i corsi di sicurezza antincendio previsti dagli artt. 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 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.

Il personale dipendente della Soc. Cooperativa S.Barbara - già in servizio - dovrà adeguare il proprio status alle presenti disposizioni, ad eccezione della condizione di cui all'articolo 2 punto 2.1.1 - lettere a), b), c) del punto 6 entro il termine di giorni 30 dalla data di emanazione del presente provvedimento.

Autorità Portuale
Via Gramsci 14
17100 Savona

Comando Provinciale Vigili
Del Fuoco Via Nizza 35
17100 Savona

Consulenti chimici del porto
Via Chiodo 10/6
17100 Savona

Isomar
(prego passi Agenzie M.me
Via Chiodo 2/4
17100 Savona

Unione Utenti del porto di Savona
Via Gramsci 10

Coop. S. Barbara
Piazza Leonpancaldo
17100 Savona

Asl n.2 Savona
Via Collodi
17100 Savona

