



CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

ORDINANZA

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona:

- VISTO** il Decreto del Ministero della Marina Mercantile 22 luglio 1991 e s.m.i., recante norme di sicurezza per il trasporto marittimi alla rinfusa di carichi solidi;
- VISTO** il D.M. 16 dicembre 2004 recante, recepimento della Direttiva 2001/96/CE in materia di “Requisiti e procedure armonizzate per la sicurezza delle operazioni di carico e scarico delle navi portarinfuse”;
- VISTA** la Risoluzione MSC 268 (85) che, modificando la Regola VI/1-2 della Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), ha reso obbligatorio l'*International Maritime Solid Bulk Cargoes Code* (I.M.S.B.C. Code, in seguito richiamato Codice) a partire dal 1° gennaio 2011 ed emendato 06-21, in vigore dal 01.01.2023;
- VISTO** il Decreto dirigenziale n.1340 in data 30.11.2010 recante “aggiornamento delle norme di sicurezza per il trasporto marittimo di carichi solidi alla rinfusa e delle procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco dei carichi medesimi;
- VISTE** le norme del capitolo VI della SOLAS 74, come emendata, 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 (59) del 23 maggio 1991;
- VISTO** il Decreto Dirigenziale n. 289 datato 23 marzo 2016 recante: “Procedure applicative del codice internazionale per il trasporto sicuro di granaglie alla rinfusa” (*International code for the safe carriage of grain in bulk*);
- VISTO** il Decreto dirigenziale n.724 in data 14.06.2023 di modifica dell'allegato 1 al Decreto dirigenziale n.1340 in data 30.11.2010 sopra indicato;
- VISTA** la Circolare Serie “Merci pericolose” n.24/2010 in data 02.12.2010 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;
- VISTA** la Circolare “Non di Serie” n.13/2014 in data 02.12.2014;
- VISTA** la Circolare titolo “Sicurezza della Navigazione – Non di Serie” n. 12/2016 in data 08.06.2016;
- VISTA** la Circolare Serie “Merci pericolose” n.34/2019 in data 04.03.2019;
- VISTA** la Circolare Serie “Merci pericolose” n. 39/2021 in data 14.01.2021 come modificata dalla Circolare Serie “Merci pericolose” n. 42/2022 in data 06.10.2022;
- VISTA** la Circolare Serie “Merci pericolose” n. 40/2022 in data 08.03.2022 come modificata dalla Circolare Serie “Merci pericolose” n. 43/2022 in data 06.10.2022;
- VISTA** la Circolare Serie “Merci pericolose” n. 41/2022 in data 14.03.2022;
- VISTA** la Circolare Serie “Merci pericolose” n.45/2023 in data 11.07.2023;

VISTA	la Circolare Serie “Merci pericolose” n.47/2024 in data 11.12.2024;
VISTE	le Circolari IMO MSC.1/Circ. 1358 e MSC.1/Circ.1264, come modificata dalla MSC.1/Circ.1361/Rev.1, rispettivamente in data 30.06.2010 e 26.05.2008;
VISTE	le proprie Ordinanze 36/2008 del 15.05.2008 e 186/2018 del 12.09.2018;
VISTO	il decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197 quale Recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE
RITENUTO	necessario ed opportuno aggiornare e riunire in unico corpo normativo la normativa locale relativa al trasporto, al carico e allo scarico di merci alla rinfusa e di granaglie nell’ambito del Circondario Marittimo di Savona anche alla luce dell’aggiornamento della normativa di riferimento internazionale, nazionale ed alla Circolari di settore (Merci Pericolose) emanate dal Comando Generale del corpo delle Capitanerie di porto;
VISTI	gli esiti degli incontri tenutisi in data 11 dicembre 2024 e 17 gennaio 2025 presso la sede della Capitaneria di porto di Savona nei quali è stata analizzata e condivisa con gli stakeholder portuali interessati alle operazioni di trasporto, imbarco e sbarco di carichi solidi alla rinfusa, l’Ordinanza di cui trattasi;
VISTI	gli artt. 17 e 81 del Codice della Navigazione e l’art. 59 del correlato regolamento di esecuzione (parte marittima);

ORDINA

TITOLO I

Disposizioni sui Carichi solidi alla rinfusa

Articolo 1

Carichi solidi alla rinfusa ammessi al trasporto, imbarco e sbarco

In conformità a quanto previsto dal D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023, nell'ambito del Compartimento Marittimo di Savona, le operazioni di imbarco e sbarco di carichi solidi alla rinfusa sono sottoposte alla vigilanza della Capitaneria di Porto di Savona, che, su istanza della parte interessata, autorizza l'imbarco e/o concede il proprio nulla-osta allo sbarco.

I carichi solidi ammessi al trasporto marittimo e quindi al conseguente imbarco e/o sbarco, sono quelli indicati nell'International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC Code- Appendix 1), citato in preambolo ed adottato dall'IMO con la Risoluzione MSC.268 (85).

L'imbarco, sbarco e trasporto marittimo alla rinfusa di carichi solidi non elencati nel codice IMSBC può essere effettuato, secondo le modalità previste dal paragrafo 8 del D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023, dopo aver ottenuto il relativo provvedimento di ammissione al trasporto marittimo da parte dell'Amministrazione che, per le navi in navigazione internazionale, verrà rilasciato secondo le modalità di cui alla Sezione 1.3 del citato Codice.

Articolo 2

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

L'armatore od il raccomandatario marittimo della nave dovrà presentare alla Capitaneria di Porto di Savona, con almeno 24 ore di anticipo rispetto al previsto arrivo della stessa, l'istanza intesa ad ottenere l'autorizzazione all'imbarco e trasporto od il nulla osta allo sbarco.

L'istanza deve soddisfare l'imposta sul bollo e deve essere trasmessa, unitamente ai relativi allegati, tramite interfaccia unica nazionale, mediante digitazione nella maschera grafica prevista sul PMIS nell'interfaccia dedicata.

L'istanza, unitamente agli allegati, (conforme agli Annessi 5 e 5-bis del D.D. n.1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023), riferita alla totalità del carico da imbarcare/sbarcare, deve contenere:

a) dati nave:

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

b) dati relativi al carico da imbarcare/sbarcare:

- porto di destinazione o di provenienza;
- nome tecnico, gruppo e, come appropriato, numero ONU e classe IMO;
- quantità da imbarcare o sbarcare (in caso di sbarco parziale del carico nel porto di Savona con continuazione di viaggio verso altre destinazioni, è necessario inserire nella sezione allegati del PMIS il Piano di Stivaggio della nave - Stowage Plan -);

c) per le operazioni di imbarco: per carichi appartenenti al Gruppo A, rilascio di specifica certificazione da parte del consulente chimico di porto attestante che il carico, campionato secondo le procedure approvate dall'amministrazione ai sensi del codice IMSB par 4.3, ha un contenuto di umidità inferiore alla umidità limite al trasporto. Per carichi che richiedono specifici accertamenti chimico-fisici all'imbarco (ad es. temperatura) specifica certificazione rilasciata da consulente chimico di porto se il materiale si trova stivato in ambito portuale prima della caricazione. Per i carichi appartenenti al tipo C l'Autorità Marittima si riserva di poter richiedere il parere al Chimico.

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

- a) della certificazione della nave;
- b) della presenza di altro carico a bordo (merci pericolose e/o derrate alimentari);
- c) delle norme di sicurezza di cui al Cap. VI della SOLAS;
- d) delle condizioni riportate nel libretto di carico di cui alla Regola 7.2 del Cap. VI della SOLAS, solo per navi in navigazione internazionale o del fascicolo di istruzioni al comandante della nave sulla stabilità vidimato dall'organismo tecnico;
- e) del piano di caricazione/scaricazione concordato tra comandante e rappresentante del terminale e/o impresa portuale di cui alla Regola 7.3 del Cap. VI della SOLAS (conforme all'Annesso 7 del D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023).

Articolo 3

Allegati all'istanza da presentare

All'istanza devono essere allegati sull'interfaccia unica nazionale PMIS, i documenti sotto indicati:

- a) copia del piano di carica/scarica (conforme all'Annesso 7 dell'allegato al D.D. n.1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023);
- b) copia della "scheda informazioni sul carico" (conforme alla Sezione 4 del Codice IMSBC), compilata dal caricatore e contenente tutti i dati tecnici richiesti;
- c) certificati di analisi e connesse dichiarazioni ai sensi del D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023;
- d) dichiarazioni aggiuntive prescritte dalle tabelle relative ai singoli prodotti;
- e) dichiarazione di cui alla Regola 10.2 del Cap. XII della SOLAS (per navi portarinfuse superiori ai 150 metri che trasportano un carico avente una densità – rilevabile dalla dichiarazione di densità del carico solido alla rinfusa – compresa tra 1,250 kg/m³ e 1,780 kg/m³) rilasciata da un ente collaudatore accreditato dall'Amministrazione del paese di produzione del prodotto o, in mancanza, dall'organizzazione di misura accreditata, così come definita nel paragrafo 2.2. dell'allegato al D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023 (laboratorio della Pubblica amministrazione ovvero il consulente chimico di porto).

Inoltre, all'istanza dovrà essere allegata una dichiarazione sottoscritta dal Comandante della nave (allegato 1) in cui lo stesso dichiara:

- a) di essere perfettamente a conoscenza delle disposizioni contenute nel Capitolo VI della Convenzione SOLAS 74, come emendata e di impegnarsi a verificare personalmente, con adeguati strumenti, il rispetto di tutte le prescrizioni imposte dalle suddette normative;
- b) di attenersi scrupolosamente alle sopra citate disposizioni nello svolgimento delle operazioni di carico e scarico della nave;
- c) di essere in possesso di tutte le certificazioni e documentazioni della nave per l'effettuazione delle suddette operazioni;
- d) di aver ricevuto dal caricatore le certificazioni sulle caratteristiche fisiche e chimiche della merce;
- e) di essere in possesso di tutti i dispositivi previsti dalla predetta normativa: presidi medici, dotazioni personali autoprotettive richieste dagli enti tecnici, strumenti di misurazione della percentuale di ossigeno, gas infiammabili, gas tossici, ecc.;
- f) di aver attivato e controllato l'efficienza delle installazioni fisse e mobili antincendio della nave;
- g) che tutti i sistemi di ventilazione sono perfettamente funzionanti ed, ove possibile, impostati durante la carica/scarica sul ricircolo.

Articolo 4

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

Questa Capitaneria di Porto — mediante l'esame della documentazione presentata — verifica che la stessa contenga le indicazioni prescritte dalle presenti procedure, che la nave sia idonea al trasporto delle merci e che le stesse siano ammesse al trasporto marittimo.

In esito al predetto controllo, autorizza l'imbarco e trasporto o concede il nulla osta allo sbarco tramite interfaccia unica nazionale PMIS.

Copia dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto o del nulla osta allo sbarco che

viene restituita al richiedente (armatore o raccomandatario marittimo), dovrà essere consegnate al comandante della nave rigorosamente prima dell'inizio delle operazioni commerciali.

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

Prima dell'inizio delle operazioni commerciali, a cura del raccomandatario marittimo, dovranno essere inviate tramite e-mail all'indirizzo di posta elettronica della sezione Sicurezza della Navigazione (sicnav.cpsavona@mit.gov.it) di questa Capitaneria di Porto i seguenti documenti:

1. copia del piano di caricazione/ scaricazione di cui alla regola 7.3 del Cap. VI della SOLAS (conforme all'Annesso 7 dell'allegato al D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023) firmato dalle parti (comandante della nave ed il rappresentante del terminale);
2. copia della check-list di sicurezza terra-nave di cui alla Risoluzione A.862 (20), unitamente alle linee guida della stessa (conforme agli Annessi 8 e 8-bis dell'allegato al D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023) concordati tra il comandante della nave ed il rappresentante del terminale (così come individuato dall'art.2 lett.i) del D.M. 16.12.2004 citato in premessa);
3. per le operazioni di sbarco relative ai carichi appartenenti al Gruppo B: rilascio del certificato di non pericolosità da parte del consulente chimico di porto per l'apertura delle stive.

La disposizione riportate al punto 3 potrà essere adottata anche per carichi appartenenti ai gruppi A e C su indicazione dell'Autorità Marittima.

Ferme restando le prescrizioni previste dal sopra richiamato Decreto Dirigenziale n.1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023, con particolare riguardo alla compilazione della check-list di sicurezza terra-nave di cui alla Risoluzione A.862(20) sopra citata, il Comando di bordo e Terminalista/l'impresa portuale interessati alle operazioni di carico/scarico, prima dell'inizio delle stesse, dovranno accertarsi che le condizioni delle stive/spazi chiusi in cui si andrà ad operare siano sicure. A tal fine per l'ingresso dei lavoratori in stiva dovrà essere rilasciato certificato di agibilità dal chimico di porto che dovrà essere inviato via email alla sezione Sicurezza della Navigazione della Capitaneria di porto- (sicnav.cpsavona@mit.gov.it).

Nel caso di imbarco e trasporto o transito di merci pericolose, di cui alla Regola 7 Parte A-1 del Cap. VII della SOLAS, il Comandante della nave, prima della partenza, dovrà inviare a questa Autorità marittima, tramite e-mail all'indirizzo di posta elettronica della sezione Sicurezza della Navigazione (sicnav.cpsavona@mit.gov.it), copia del manifesto speciale o del piano di carico di cui alla Regola 7-2.2 Parte A-1 del Cap. VII della SOLAS.

I documenti indicati nel presente articolo devono riportare in corrispondenza di ogni firma, in stampatello leggibile, il nome ed il cognome di chi appone la firma, nonché il suo status all'interno dell'organizzazione o società di appartenenza.

L'intera documentazione intesa ad avviare le operazioni di carico/dscarica (Annessi 5, 5 bis e 6 dell'allegato al D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D.

724/2023), dovrà essere prodotta ogni qual volta avviene una nuova operazione commerciale ovvero una variazione nelle modalità di svolgimento per la medesima operazione rispetto a quelle già previste, intendendo in tal senso anche lo spostamento della nave ad altro ormeggio ancorché nel medesimo bacino portuale.

Articolo 5

Verifiche da parte del Consulente chimico di porto

Per l'imbarco di carichi che rientrano nel gruppo A, il consulente chimico di porto dovrà:

- rilasciare specifica certificazione attestante che il carico, campionato secondo le procedure approvate dall'amministrazione ai sensi del codice IMSB par 4.3, ha un contenuto di umidità inferiore alla umidità limite al trasporto;
- accertare la presenza di test reologici sul carico come da procedure di campionamento, test e controllo del contenuto di umidità di carichi solidi alla rinfusa autorizzate da parte del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;
- fornire pareri relativi all'approvazione o rinnovo delle procedure di campionamento, test e controllo del contenuto di umidità di carichi solidi alla rinfusa rilasciato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;
- assistere il personale della Capitaneria di Porto di Savona in fase di verifica dell'attuazione delle procedure di campionamento approvate dall'Amministrazione e riferite a test e controllo del contenuto di umidità dei carichi solidi alla rinfusa.

Per l'imbarco di carichi solidi appartenenti al Gruppo B o comunque suscettibili di emettere gas tossici od infiammabili o di causare impoverimento del contenuto di ossigeno, il consulente chimico di porto dovrà:

- effettuare gli accertamenti e quindi le certificazioni previste dal D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023 n qualità di persona riconosciuta dall'Amministrazione (es. controllo temperatura alla carica).

Per lo sbarco di carichi solidi appartenenti al Gruppo B o comunque suscettibili di emettere gas tossici od infiammabili o di causare impoverimento del contenuto di ossigeno, il consulente chimico di porto dovrà:

- effettuare accertamenti e rilascio di certificazione attestante lo stato di sicurezza della/e stiva/e per la loro apertura;
- effettuare accertamenti e rilascio di certificazione attestante lo stato di "agibilità" della/e stiva/e per l'ingresso di personale nelle stesse con eventuali prescrizioni;
- verificare che all'istanza venga allegato e presentato prima dell'inizio delle operazioni commerciali, il certificato di non pericolosità per apertura stive, contenente, oltre all'indicazione del Gruppo di appartenenza della merce da caricare/scaricare, le avvertenze e le istruzioni integrative per quanto riguarda la protezione del personale addetto alla movimentazione e delle squadre d'emergenza nonché, in particolare, ove occorra, un servizio antincendio.

Per l'imbarco e lo sbarco di carichi solidi appartenenti al Gruppo C, l'Autorità Marittima si riserva di richiedere apposita consulenza al Chimico di porto.

Per l'imbarco e lo sbarco di tutti i carichi solidi di tipo organico (grano, soia, ecc.) e di tipo inorganico (trucioli di ferro, ferraglia, ecc.) che possono generare deficienza di ossigeno o che possono essere trattati con sostanze altamente tossiche (carichi fumiganti) o che possono generare sostanze tossiche (pani di zinco, carburanti, ecc.), il consulente chimico di porto dovrà:

- in funzione delle caratteristiche proprie del carico (presenza di gas/vapori tossici e/o infiammabili, carenza di ossigeno, ecc.), accertare se l'atmosfera libera interne alle stive del carico presenta o meno potenziali pericoli;
- in funzione delle caratteristiche della merce (copra, farina di pesce, trucioli di ferro ecc.), determinare anche la temperatura superficiale media del carico.

Il consulente chimico di porto dovrà controllare sempre e comunque tutte le stive del carico, anche quelle vuote o non interessate ad operazioni presso il porto in cui vengono condotti gli accertamenti. Dovranno comunque essere effettuati tutti gli accertamenti di sicurezza previsti dal D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023.

In ogni caso, è fatta salva all'Autorità marittima la possibilità di richiedere di allegare all'istanza presentata il Certificato rilasciato dal Consulente chimico del porto di Savona ogniqualvolta ritenuto opportuno e su qualsivoglia gruppo di merci.

Articolo 6

Prescrizioni di sicurezza da rispettare per la discesa nelle stive o spazi chiusi

Il Comandante della nave ed il rappresentante del Terminal/impresa portuale incaricato della movimentazione dei carichi solidi alla rinfusa (così come individuato dall'art. 2, lett. i) del D.M. 16.12.2004 citato in premessa), sono responsabili di concordare idonee procedure di verifica per la discesa nelle stive e nei locali chiusi in cui sia necessario entrare, al fine di verificare preventivamente, con l'ausilio dell'intervento del Consulente chimico di porto, la salubrità dell'atmosfera in cui si opererà nonché eventuali rischi fisico-chimici per la salute umana rappresentati dal carico da movimentare.

Qualora il carico alla rinfusa, sia suscettibile di emettere gas tossico od 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 ed all'adozione, sulla base dei risultati delle analisi, delle opportune misure di sicurezza.

Articolo 7

Vigilanza antincendio

Durante la permanenza della nave in porto con merci elencate nel Gruppo B (materiali che possono presentare rischi chimici) ovvero merci classificate *MHB* (*materials hazardous only in bulk*) – che possono presentare rischi chimici se caricate alla rinfusa, così come previsto nel Codice IMSBC, in relazione al livello di pericolosità ed ogniqualvolta ritenuto necessario da questa Autorità marittima, dovrà essere predisposto apposito servizio di vigilanza antincendio per fronteggiare eventuali situazioni d'emergenza. Tale servizio potrà essere espletato, su disposizione di questa Autorità marittima, direttamente dal personale della nave sotto la responsabilità dell'Ufficiale di coperta o di apposito altro Ufficiale all'uopo designato dal Comandante dell'unità oppure, a mezzo di servizio antincendio dei Vigili del Fuoco o Guardia ai fuochi, integrati, ove ritenuto opportuno, con dispositivi mobili antincendio adeguati.

TITOLO II

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

Articolo 8

Individuazione del Carbone

Ai fini della presente Ordinanza con il termine "Carbone", quando non diversamente specificato, si intende:

1. Carbone – *Coal*;
2. Pet Coke (calcinato e non calcinato) - *Petroleum Coke (calcined or uncalcined)*;
3. Carbone di Legna – *Charcoal*.

Al fine della corretta individuazione del prodotto, i suddetti termini devono essere riferiti alle schede tecniche di cui all'Appendice 1 dell'International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC Code- Appendix 1) già richiamato.

Articolo 9

Nulla osta all'imbarco e trasporto od il nulla osta allo sbarco

L'armatore od il raccomandatario marittimo della nave che trasporta carbone (carboniera) dovrà presentare alla Capitaneria di Porto di Savona, con almeno 24 ore di anticipo rispetto al previsto arrivo nella rada di Savona, istanza intesa ad ottenere il nulla osta all'imbarco e trasporto od il nulla osta allo sbarco del carbone.

L'istanza deve soddisfare l'imposta sul bollo e deve essere redatta come indicato nel precedente art. 2 della presente Ordinanza, unitamente ai relativi allegati, tramite interfaccia unica nazionale.

Articolo 10

Monitoraggio temperature del carico

Il comandante della nave che trasporta "Carbone" come definito nell'art.8 – almeno 48 ore prima dell'ingresso nel Circondario Marittimo di Savona – deve fornire, alla Capitaneria di porto di Savona, i dati/elementi riportati nel modello in allegato 2.

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 alle temperature 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 dell'International Maritime Solid Bulk Cargoes Code), è fatto obbligo allo stesso comandante ritrasmettere ogni 12 ore i nuovi valori, come rilevati con le apparecchiature di misurazione presenti a bordo.

Il Comando nave dovrà anche monitorare l'atmosfera libera interna alle stive e trasmettere i risultati ogni 24 ore. Quando il livello di "Monossido di Carbonio" dovesse crescere oltre i 30 ppm le misurazioni dovranno essere incrementate al minimo a due volte al giorno sufficientemente distanziate. Immediata comunicazione dovrà essere inviata anche all'armatore in caso di valori di "Monossido di Carbonio" superiori a 50 ppm.

Inoltre, lo stesso Comandante, 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 e/o infiammabili nelle stive e negli spazi chiusi, così come indicato nelle procedure previste dall'Appendice 8bis (punto 13) del richiamato Decreto dirigenziale 1340/2010.

Articolo 11

Parere del chimico del porto per ingresso della nave.

Alla ricezione della comunicazione dell'Agente marittimo raccomandatario, come integrata dalle dichiarazioni del Comandante della Nave, la Capitaneria di porto di Savona interesserà il consulente chimico del porto che, 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 12

Compiti del Pilota di servizio su nave che trasporta "Carbone"

Il Pilota di Servizio, prima di procedere alla manovra di ormeggio della nave dovrà contattare via VHF il Centro VTS 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.11.

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.

Articolo 13

Disposizioni per aumentare il gradiente di sicurezza delle navi che trasportano "carbone"

In ragione della necessità di garantire il maggior gradiente di sicurezza:

- a) per le navi che sostano inopere 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.11 – ricorrendone i presupposti, eseguirà i propri accertamenti a bordo, comunicando 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 e Monossido di Carbonio – rilevati e comunicati – rientrino in quelli ordinari – in ragione dell'art.11– la nave verrà autorizzata a procedere per l'ormeggio assegnato come da piano accosti.

Il consulente chimico di porto effettuerà, non appena completate le manovre d'ormeggio in banchina, le verifiche sulla temperatura e l'atmosfera libera interna alle stive, confrontandole con i valori misurati dal comando di bordo ed inviati 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 del relativo certificato rilasciato dallo stesso chimico di porto.

Il terminalista/impresa portuale adotta le 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 14

Verifiche eventuali della temperatura della merce

In caso di operazioni di imbarco di carbone a bordo di navi ormeggiate presso i terminali del Porto di Savona, 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 dell'International Maritime Solid Bulk Cargoes Code

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 del Terminal/impresa portuale, il quale potrà rivalersi verso terzi sulla base di contratti/obbligazioni preesistenti disciplinanti la fattispecie.

TITOLO III

Disposizioni sui fanghi di dragaggio

Articolo 15

Procedura per l'ammissione al trasporto marittimo di fanghi di dragaggio con umidità superiore al TML

Il par. 7.3.1.1 del Codice IMSBC prevede che i concentrati o tutti gli altri carichi che possono liquefare devono essere accettati per la caricazione soltanto quando l'umidità attuale del carico sia inferiore al c.d. Transportable Moisture Limit (TML). I fanghi di dragaggio, invece, si presentano già fluidi, perché estratti direttamente dal fondo marino e con un contenuto di umidità superiore al TML. Per quanto sopra, i fanghi di dragaggio, potranno essere trasportati:

- a) *a mezzo di unità navali appositamente costruite, equipaggiate e certificate*, così come specificato al par. 7.3.2 del Codice IMSBC e richiamato al par.6.2 e al par. 7.1 b. di cui al Decreto Dirigenziale n.1340 del 30.11.2010;
- b) *da draghe impiegate in navigazione internazionale, ai sensi degli articoli 4 e 5 della Convenzione Load Line – Protocollo 1988*: potrà considerarsi soddisfacente l'applicazione delle linee guida DR 68 rev.1 di cui alla International Load Lines Convention, secondo i contenuti della Circolare LL.3/Circ. 205 in data 27.10.2011 e ss.mm. e ii., in regime di esenzione e da valutarsi caso per caso a cura dell'Amministrazione, in base all'art.6 (3) ICLL. In merito, si precisa che tale fattispecie potrà risultare applicabile solo a seguito della manifestazione di cooperazione dell'Amministrazione italiana a quella olandese, originatrice della Circolare sopra menzionata e successiva prevista comunicazione all'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO);
- c) *da draghe impiegate in navigazione nazionale*: potrà considerarsi soddisfacente l'applicazione dei requisiti di cui all'art. 68 del D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435 (Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare).

Si significa che condizione necessaria e vincolante ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui ai sopra citati punti sub b) e c) è che la draga che si intende impiegare ai fini del trasporto in discussione sia rispondente alle caratteristiche di cui alla seguente

definizione: “A dredger is a self-propelled, manned vessel capable of loading dredgings at sea and fitted with bottom doors or of split type. Similar means for discharging or dumping the dredgings to the sea shall be to the satisfaction of the Administration”. Caratteristiche queste ultime, che potranno essere rinvenute nel corrispondente certificato di classe o certificato di navigabilità, rilasciato sulla base della dichiarazione ai fini dell'Ente tecnico, dell'unità.

Ai fini del rilascio del provvedimento di ammissibilità al trasporto marittimo del prodotto in parola, nel precisare l'esclusione di tale tipologia di carico dall'applicazione delle procedure di campionamento (così come previsto dal paragrafo 7.3.1.2 del IMSBC Code), dovrà essere inoltrata al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, per il tramite della Capitaneria di Porto di Savona (che fornirà, nella lettera di trasmissione, il previsto parere, a seguito di verifica di completezza e coerenza con la norma succitata), la seguente documentazione:

- a) istanza da parte dello shipper, corredata dei previsti allegati autorizzativi relativi al dragaggio, ai sensi della vigente normativa ambientale e piano operativo di dragaggio e successivo conferimento dei sedimenti;
- b) relazione tecnica dettagliata dello shipper, munita di relativo parere rilasciato da un Consulente Chimico di porto nel quale, tra l'altro, dovrà essere dato atto della determinazione del peso specifico del prodotto in mucchio;
- c) certificazione nave, come previsto dal paragrafo 7.1 b) dell'Allegato al D.D. 1340/2010.

Resta inteso che in caso di trasporti internazionali sarà necessario anteporre, alla precitata procedura, il raggiungimento di un “*Tripartite Agreement*” tra la competente Amministrazione del porto di caricazione, l'Amministrazione del porto di scaricazione e lo Stato di bandiera dell'unità interessata, secondo le istruzioni di cui alla Circolare serie merci pericolose n. 39/2021 in data 13.01.2021 “Trasporto di carichi solidi alla rinfusa non elencati nel Codice IMSBC – sezione 1.3” del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Allo scopo di rendere più fruibile la procedura si riporta di seguito una tabella riassuntiva:

<u>Allegato 9 alla Circolare serie merci pericolose n. 40/2022</u>		
PROCEDURE PER IL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI AMMISSIONE AL TRASPORTO MARITTIMO DI FANGHI DI DRAGAGGIO CON UMIDITA' SUPERIORE AL TML - PARA 7 DEL IMSBC CODE (Punto 5 della Circolare)		
TRASPORTO NAZIONALE		
Fasi del procedimento		Descrizione
1	<i>RICHIESTA dello shipper e TRASMISSIONE PER IL TRAMITE della Autorità Marittima</i>	Le Autorità Marittime dovranno inviare al Reparto VI di Maricogecap, corredata dei previsti allegati autorizzativi relativi al dragaggio ai sensi della vigente normativa ambientale e piano operativo di dragaggio e successivo conferimento dei sedimenti e anche i seguenti allegati: a) RELAZIONE TECNICA – (dettagliata, munita di relativo parere teso all'imbarco e al trasporto del prodotto rilasciato da un Consulente Chimico di porto); b) CERTIFICAZIONE NAVE – (cfr. par. 7.1 b del D.D. 1340/2010.)
2	<i>PROVVEDIMENTO del Comando Generale</i> Allegato 1 par. 3.3. del D.D. 1340/2010	una volta che è stato confermato che il prodotto da trasportare consiste in “Fanghi di dragaggio” quale carico solido alla rinfusa, non elencato nel Codice IMSBC, ma assimilato a carico di Gruppo “A” sarà possibile emanare il provvedimento di ammissione al trasporto marittimo da parte di questo Comando Generale.
TRASPORTO INTERNAZIONALE		
3	TRIPARTITE AGREEMENT+ PROVVEDIMENTO del Comando Generale para 1.3 del IMSBC Code	Nel caso di trasporto marittimo internazionale sarà necessario anteporre alla succitata procedura, il raggiungimento di un “ <i>Tripartite Agreement</i> ” tra la competente Amministrazione del porto di caricazione, l'Amministrazione del porto di scaricazione e lo Stato di bandiera dell'unità interessata. (Cfr. Circolare serie merci pericolose n. 39/2021 in data 13/01/2021)

Posto quanto sopra, in relazione a particolari esigenze locali, l'Autorità marittima può rilasciare un'autorizzazione periodica all'imbarco e trasporto, comunque non superiore a novanta giorni, purché:

- a) si tratti di un trasporto marittimo tra due porti nazionali con frequenza non inferiore alle due corse settimanali;
- b) sia sempre imbarcato il medesimo carico, alle stesse condizioni e in quantità non superiore a quella dichiarata nella documentazione presentata dal richiedente;
- c) il trasporto sia effettuato sempre con la medesima unità navale, come dichiarato nella documentazione presentata dal richiedente.
- d) sia stato preventivamente acquisito il parere favorevole da parte dell'Autorità marittima del porto di sbarco.

Prima dell'inizio delle operazioni copia dell'autorizzazione sarà inviata, a cura dell'armatore o raccomandatario marittimo, all'Autorità marittima del porto di sbarco, tramite interfaccia unica nazionale, mediante digitazione nella maschera grafica prevista sul PMIS nell'interfaccia dedicata.

Laddove si rilevino problemi di funzionamento dell'interfaccia unica nazionale o questa Autorità marittima ne dichiari la temporanea indisponibilità, le informazioni saranno inviate all'indirizzo di posta elettronica certificata.

La validità dell'autorizzazione periodica all'imbarco, relativamente alla permanenza delle condizioni stabilite dall'Amministrazione con il provvedimento di ammissione al trasporto, nonché di quelle previste nell'autorizzazione periodica all'imbarco, è subordinata alle valutazioni locali di questa Autorità marittima, anche avvalendosi della competenza tecnica del consulente chimico di porto.

TITOLO IV

Disposizioni per il trasporto di granaglie

Articolo 16

Documentazione da possedere per le navi da carico che trasportano granaglie

In conformità a quanto previsto dal Decreto Dirigenziale 289/2016 emanato dal Comandante Generale del corpo delle Capitanerie di porto in data 23.03.2016, il comandante di una nave che approda per caricare, scaricare od abbia a bordo in transito delle granaglie alla rinfusa deve osservare le procedure applicative del Codice internazionale per il trasporto sicuro di granaglie alla rinfusa (International code for the safe carriage of grain in bulk) ed indicare nella «Nota di informazioni all'autorità marittima» trasmessa tramite interfaccia unica nazionale, mediante digitazione nella maschera grafica prevista sul PMIS nell'interfaccia dedicata, gli estremi dell'«Authorization carriage on grain» e del «Grain Loading Manual» ovvero per le navi italiane, gli estremi del «Documento di autorizzazione al trasporto di granaglie», rilasciato da un organismo autorizzato (secondo i modelli riportati in allegato I, II e III al D.D. 289/2016) ed il «Manuale di caricazione delle granaglie» vidimato per approvazione dall'organismo autorizzato.

Prima della caricazione, il caricatore deve fornire al comandante della nave, ai sensi del comma 2 dell'art.7 del predetto Decreto Dirigenziale, per iscritto, adeguate informazioni concernenti: natura del carico, massa lorda totale, fattore di stivaggio delle granaglie, angolo di riposo ed ogni eventuale istruzione relativa alle condizioni del carico, per il trasporto in sicurezza.

TITOLO V

Disposizioni particolari relative alle operazioni di imbarco, sbarco e movimentazione di merci fumigate, caricate alla rinfusa nelle stive delle navi

Articolo 17

Definizioni

- a) **Exposure time:** tempo di esposizione necessario al prodotto fumigante per svolgere la sua funzione e che è indicato nell'etichetta del produttore e riportato nelle prescrizioni del Fumigation Certificate;
- b) **Fosfina, fosfuro di idrogeno (*phosphine, hydrogen phosphide*), PH_3 :** fumigante generalmente applicato mediante utilizzo di sali di fosfuro di alluminio o di magnesio in vari confezionamenti;
- c) **Fumigazione:** processo di applicazione e/o monitoraggio e/o bonifica in ambiente confinato, di gas tossici ai sensi del R.D. 147/27, definiti nell'elenco del D.M. 9 maggio 1927, o di sostanze ad essi assimilabili per il rischio di tossicità descritto nella scheda di sicurezza, o di sostanze in grado di sviluppare gas tossici per reazione, evaporazione, sublimazione o di gas e vapori di gas definiti tossici ed elencati nella lista delle merci pericolose del Codice IMDG e/o Marpol 73/78;
- d) **Metodo di applicazione del trattamento di fumigazione:** metodo utilizzato dal *fumigator in charge* che risulta indicato nel *fumigation certificate*;
- e) **Fumigator in charge:** tecnico incaricato di effettuare il trattamento di fumigazione designato da un'azienda di fumigazione, agenzia governativa o appropriata autorità ed operante al di fuori dei confini nazionali;
- f) **Fumigatore:** ruolo che sul territorio nazionale viene svolto da personale di ditte in possesso di idonea autorizzazione ai sensi dell'art. 8 del R.D. 147/1927;
- g) **Direttore tecnico:** dottore in chimica o in chimica e farmacia o in chimica industriale, ovvero laureato in ingegneria chimica, che assume la direzione tecnica dei servizi

relativi alla custodia, conservazione, manipolazione, trasporto e utilizzazione del gas tossico ai sensi dell'art. 6 del R.D. 147/1927;

- h) **Fumigation certificate** ovvero **In-transit Fumigation Certificate (o Fumigant Application Certificate)**: documento che attesta l'avvenuto trattamento di fumigazione, il prodotto utilizzato, il metodo di applicazione, il dosaggio di fumigante, il tempo di esposizione - *exposure time* – previsto, la data iniziale di fumigazione. Può indicare il tempo di ventilazione delle stive necessario al raggiungimento della condizione di gas free, di cui al successivo punto m);
- i) **PPM**: unità di misura che esprime le parti per milione in volume nell'aria;
- j) **TLV – TWA (Threshold Limit Value - Time Weighted Average)**: valore limite di soglia - media ponderata nel tempo;
- k) **TLV-STEL (Threshold Limit Value - Short Term Exposure Limit)**: valore limite di soglia – limite per breve tempo di esposizione;
- l) **IDLH (Immediately Dangerous to Life and Health)**: indica una concentrazione di una sostanza tale da risultare pericolosa indipendentemente dal tempo di esposizione, tanto da poter compromettere la salute del soggetto in maniera irreversibile, causarne la morte o ridurne la capacità di allontanarsi dalla zona di pericolo;
- m) **Valori limite di esposizione professionale per fosfina (PH₃)**: i valori limite di esposizione professionale di cui:
 - m.1) all'allegato XXXVIII del D.lgs. 81/2008 e s.m.i. adottato, in ultimo, con Decreto Interministeriale 18 maggio 2021 del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali e del Ministro della Salute, di seguito indicati:
 - m.1.1) TLV – TWA: 0.1 ppm;
 - m.1.2) TLV-STEL: 0.2 ppm;
 - m.2) al IDLHs (*Documentation for Immediately Dangerous To Life or Health Concentrations*), ed. May 1994, del NIOSH (*National Institute for Occupational Safety and Health*), di seguito indicato: IDLH: 50 ppm.
- n) **Until gas free**: condizione che esprime l'accessibilità in sicurezza di uno spazio chiuso trattato con fosfina ovvero che il valore di fosfina rilevato in tutte le stive e locali annessi risulta inferiore al TLV – TWA, indicato al punto **m.1.1)** di cui sopra;
- o) **Certificato di non pericolosità per merci da sbarcare**: Certificato rilasciato dal Consulente Chimico di porto, con eventuali prescrizioni e chiara evidenza di parere favorevole o sfavorevole alla scaricazione del prodotto;
- p) **Certificato di accessibilità alle stive**: Certificato rilasciato dal Consulente Chimico di porto con eventuali prescrizioni e chiara evidenza di parere favorevole o sfavorevole all'ingresso di uomini all'interno delle stive;
- q) **Datore di lavoro**: Soggetto su cui ricade la responsabilità dell'organizzazione aziendale ed a cui, di conseguenza, vengono attribuiti degli obblighi specifici relativi alla sfera della sicurezza volti a garantire un ambiente di lavoro sicuro per i dipendenti.
- r) **Distacco**:

Il distacco si ha quando un datore di lavoro (detto "distaccante"), per soddisfare un proprio interesse, pone temporaneamente uno o più lavoratori ("distaccati") a disposizione di un altro soggetto (detto "distaccatario") per l'esecuzione di una determinata attività lavorativa. (art. 30 del D.Lgs. 276/2003)

Nel caso di lavoratori distaccati, si applicheranno le disposizioni previste, dall'articolo 3 comma 6 del "Testo Unico Salute Sicurezza Lavoro" - D.Lgs. 81/08;
- s) **Appalto**: il contratto con il quale una parte (appaltatore) assume, con organizzazione dei mezzi necessari e con gestione a proprio rischio, il compimento di un'opera o di un servizio verso un corrispettivo in denaro" in favore di un'altra parte (committente o appaltante). Nei casi di contratti d'appalto o d'opera o di somministrazione si applicheranno le disposizioni contenute nell'articolo 26 del del "Testo Unico Salute Sicurezza Lavoro" - D.Lgs. 81/08.

Articolo 18

Comunicazione utilizzo materiale fumigante

Il Comandante della nave, anche tramite il Raccomandatario marittimo, deve comunicare all'Autorità Marittima ed al Consulente Chimico di porto ed al Terminalista/Impresa Portuale tramite interfaccia unica nazionale, che è stato utilizzato fumigante per la preservazione del carico presente a bordo, allegando il certificato **"Fumigation certificate"** ovvero **"In-transit Fumigation Certificate (o Fumigant Application Certificate)"** – come da punto h delle sopra riportate Definizioni - specificando:

- di possedere a bordo la scheda di sicurezza relativa al fumigante in lingua inglese nonché nella lingua di lavoro di bordo;
- orari durante i quali sia stata eventualmente già compiuta la ventilazione del carico (risultante dal Giornale Nautico o *logbook* di bordo);
- modalità di ventilazione (meccanica mediante ventilatori o naturale a stive aperte).

Le informazioni di cui sopra devono essere comunicate almeno 24 ore prima dell'arrivo della nave in rada, ovvero, se la navigazione è di durata inferiore alle 24 ore, al momento in cui la nave lascia il porto precedente. Qualora alla partenza della nave non è noto il porto di scalo, o esso cambia in corso del viaggio, il Comandante della nave invia anche tramite il Raccomandatario Marittimo le comunicazioni di che trattasi senza ritardo, non appena sia noto il porto di destinazione.

È fatto altresì obbligo di rispettare tutte le disposizioni riportate nelle Circolari IMO MSC.1/Circ. 1358 e MSC.1/Circ.1264, come modificata dalla MSC.1/Circ.1361/Rev.1, per quest'ultima relativamente al punto 3.3.2 *Fumigation continued in transit*.

Qualora sia stata effettuata la fumigazione mediante sviluppo di Fosfina dovranno essere rispettate anche tutte le disposizioni riportate nella Raccomandazione dell'IMO MSC.1/Circ. 1264 nell'Appendice 1 punto 3.2 *"Phosphine"*.

Qualora sia stata effettuata la fumigazione *"in transit"* dovrà essere fornita copia dell'Appendice 3 parte A e B dell'IMO MSC.1/Circ. 1264, come modificata dalla MSC.1/Circ.1361/Rev.1, debitamente firmata dal Comandante della nave e dal fumigatore, da inoltrare congiuntamente alla comunicazione di cui sopra.

Il personale impiegato a bordo nelle operazioni relative al carico deve essere opportunamente informato con apposita documentazione fornita dal *fumigator in charge* (IMO MSC.1/Circ. 1358, con particolare riferimento al punto 3.1.3.4 e IMO MSC.1/Circ. 1264, con particolare riferimento ai punti 3.1.2.4, 3.3.2.3 e 3.3.2.6., come modificata dalla MSC.1/Circ.1361/Rev.1) nel corso della riunione di coordinamento di cui all'art.20. Lo stesso personale è altresì obbligato ad ottemperare alle linee guida internazionali, a tutte le specifiche prescrizioni impartite, caso per caso, dal Consulente Chimico di porto, dall'Autorità marittima o ogni altra Autorità con diretta competenza in materia.

Equipaggiamenti/strumenti/DPI della nave, forniti dall'Armatore/Società di gestione, devono essere conformi a quanto disposto dalla Circolare IMO MSC.1/Circ.1264 punti 3.3.2.7.1, 3.3.2.7.3 e 3.3.2.12, come modificata dalla MSC.1/Circ.1361/Rev.1, permettendo di effettuare misurazioni al centro delle stive del carico (es. sensore elettrochimico dotato di pompa ed adeguata tubazione che raggiunga il centro della stiva, pompe manuali con adeguata tubazione dotata di alloggiamento finale per la sistemazione della fiala colorimetrica).

Le seguenti disposizioni sono riferite a navi all'ancora nella rada del porto di Savona e Vado Ligure, salvo quanto previsto dai successivi Articoli 21, 22 e 25.

Articolo 19

Ventilazione stive fumigate

1. Le stive del carico sottoposte a trattamento di fumigazione devono essere adeguatamente ventilate prima dell'ingresso in porto ovvero prima di qualsiasi attività operativa e/o commerciale.
2. Il Comandante della nave, prima di richiedere l'intervento del Consulente Chimico di porto, deve obbligatoriamente completare la ventilazione delle stive del carico, per il tempo previsto a ripristinare le condizioni di sicurezza, secondo quanto riportato nel Certificato di fumigazione rilasciato dal *fumigator in charge* e conformemente ai contenuti della MSC.1/Circ. 1264.
3. Qualora il certificato di cui al comma 2 non riporti il tempo previsto a ripristinare le condizioni di sicurezza è obbligatoria una ventilazione di almeno 24 ore continuative.
4. Al termine delle operazioni di ventilazione è onere del Comandante della nave, anche tramite il Raccomandataro Marittimo, comunicare all'Autorità Marittima, al Consulente Chimico di porto ed al terminalista l'avvenuto completamento delle operazioni di ventilazione, utilizzando a tale scopo il modulo allegato alla presente (Allegato 3), che dovrà essere inviato tramite e-mail e per la Capitaneria di porto all'indirizzo di posta elettronica della sezione Sicurezza della Navigazione (sicnav.cpsavona@mit.gov.it)-

Articolo 20

Verifiche del Consulente Chimico di porto

1. Le misurazioni delle concentrazioni dei gas, dei vapori e dell'ossigeno devono essere disposte dal Comandante della nave, anche tramite il Raccomandataro Marittimo, avvalendosi di un Consulente Chimico di Porto.
2. L'attività di misurazione è eseguita in rada. Qualora comprovate cause di forza maggiore non permettano un sicuro accesso sulla nave, previa valutazione della Capitaneria di porto di Savona, verrà concessa la possibilità di effettuare l'attività di misurazione di cui al punto 1 direttamente in banchina.
Il Consulente Chimico di porto, a seguito degli accertamenti di cui sopra, deve rilasciare un "Certificato di non pericolosità per merci da sbarcare" indicante tra l'altro l'esito del controllo stesso. In caso di:
 - a) **esito positivo**, il Consulente Chimico di porto rilascia il certificato di non pericolosità per merci da sbarcare con parere favorevole alla scaricazione del prodotto. La nave è autorizzata a lasciare la rada per dirigersi all'accosto in banchina, procedere all'apertura delle stive del carico ed iniziare le operazioni di scarica solo laddove non è previsto l'ingresso di persone nelle stive del carico o in ambienti della nave comunicanti con accesso alle stive del carico.
 - b) **esito negativo**, il Consulente Chimico di porto deve darne immediata comunicazione dell'esito dell'attività al Comando nave, anche tramite il Raccomandataro Marittimo, disponendo le eventuali prescrizioni di ordine tecnico ed informando altresì l'Autorità Marittima ed il Terminalista/Impresa portuale. Nel caso in cui si rilevi la presenza nelle stive di carico di concentrazioni di gas superiore all'IDLH di cui alla definizione m.2) ovvero superiori a 50 ppm di fosfina dovrà intervenire il *fumigator in charge* o il fumigatore operante nel territorio nazionale italiano.

Articolo 21

Coordinamento della sicurezza

1. Preliminarmente allo svolgimento di qualunque operazione a bordo della nave all'ormeggio, il datore di lavoro deve effettuare una riunione di coordinamento delle operazioni pianificate, comprensiva delle attività analitiche e di sorveglianza delle merci.
2. A tale riunione devono partecipare il Comando della nave, il Responsabile delle operazioni del Terminal/Impresa autorizzata, il Capo Turno/preposto dell'impresa o agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo eventuale (art.17 Legge 84/94) ed altri fornitori di beni o servizi. Il datore di lavoro deve informare sugli esiti della riunione di coordinamento anche i soggetti che intervengono in banchina in fasi successive a tale riunione.
3. I risultati della riunione devono essere verbalizzati e sottoscritti dai soggetti partecipanti sopra identificati.
4. Il datore di lavoro, anche sulla base di quanto eventualmente prescritto dal Consulente Chimico di porto, stabilisce e adotta le misure valutate necessarie al fine di assicurare la tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori avviati ai diversi segmenti operativi per l'intera durata delle operazioni/servizi portuali (apparecchiature ed attrezzature specifiche, procedure operative, interventi di bonifica, monitoraggi della qualità dell'aria, ulteriori misurazioni anche da parte del Consulente Chimico di porto, DPI idonei, ecc.).

Articolo 22

Accesso in stiva

1. Con nave in banchina, prima dell'ingresso di persone nelle stive di carico, il datore di lavoro incarica il Consulente Chimico di porto ad effettuare un'ulteriore verifica, al termine della quale rilascia uno o più "Certificati di accessibilità" alle stive.
2. L'accessibilità dei lavoratori portuali/operatori nelle stive della nave viene autorizzata dal datore di lavoro, sulla base di una analisi del rischio, tenuto conto anche dei risultati riportati all'interno del Certificato di accessibilità rilasciato dal Consulente chimico di porto.
3. A seguito di tale certificazione, l'accesso in stiva di persone è consentito solo se le stesse abbiano nella loro immediata disponibilità anche una maschera pieno facciale con filtro efficace per l'elemento fumigante utilizzato (per uso in caso di emergenza) ed abbiano indossato un analizzatore portatile personale, in monitoraggio continuo, per la determinazione della concentrazione di fumigante in aria. Tale analizzatore deve essere dotato di avvisatore acustico per segnalare il superamento dei limiti TLV/TWA.
4. Qualora l'esito della verifica rilevi valori di sostanze tossiche oltre i limiti previsti dalla normativa vigente, il Consulente Chimico di porto informerà immediatamente la nave, l'Autorità Marittima, ed il Terminalista/Impresa portuale. L'Autorità Marittima, in coordinamento con il Consulente Chimico di porto ed eventualmente con il Comando Provinciale Vigili del Fuoco, con l'Azienda Servizi Sanitari e con l'Autorità di sistema portuale, valuterà le azioni da intraprendere.

Articolo 23

Formazione e addestramento del personale

1. Il datore di lavoro deve accertare che nessun lavoratore/operatore portuale sia incaricato di eseguire operazioni a bordo di navi fumigate senza avere prima ricevuto istruzioni e formazione adeguate ai rischi specifici di tale contesto lavorativo ed alla specifica attività in corso.
2. Il datore di lavoro informa e forma i lavoratori incaricati della esecuzione delle operazioni e/o dei servizi portuali in particolare in merito alle specifiche proprietà del carico, alle relative procedure operative da seguire, alla tipologia di DPI necessari ed alla loro modalità di utilizzo. L'utilizzo di DPI di terza categoria necessita di specifica formazione e addestramento come disposto dell'articolo 77 del D.Lgs. 81/2008.
3. Il personale, eventualmente incaricato dal datore di lavoro, di effettuare campionamenti ambientali, successivi al rilascio dell'accessibilità alle stive da parte del Consulente Chimico di porto, deve aver ricevuto specifica formazione ed essere stato adeguatamente addestrato a tale scopo. La strumentazione eventualmente utilizzata a tale scopo dovrà essere dotata almeno dei sensori per la misura di O₂, CO, PH₃, o altro specifico sensore se è stato utilizzato un fumigante diverso dalla fosfina. Lo strumento dovrà essere dotato di pompa interna ed essere oggetto di manutenzione e di calibrazione come previsto dal produttore.

Articolo 24

Trattamento dei residui dei fumiganti impiegati

Qualora nel carico fumigato, nelle stive o in altri spazi della nave siano presenti confezioni con residui di fumigante (in genere le c.d. "calze"), le stesse confezioni devono essere gestite, dal fumigatore, su richiesta del Comandante della nave, ovvero, dal ricevitore del carico, ovvero, da altro soggetto se diversamente previsto dagli accordi commerciali (es. ditte specializzate al recupero). Nello specifico, i residui di fumigante non potranno né essere rimossi dall'equipaggio né trattenuti a bordo nave, una volta tolti dalle stive del carico, ma opportunamente conferiti in ottemperanza alle specifiche norme in materia di conferimento del prodotto e gestione dei rifiuti provenienti dalle navi.

Qualora, per motivi eccezionali, i residui di fumigante non possano essere gestiti dalle sopra indicate persone, la nave verrà posta in rada in attesa del personale autorizzato a gestire i residui di fumigante.

Articolo 25

Operazioni di fumigazione a bordo navi

1. Le ditte in possesso di idonea autorizzazione ai sensi dell'art. 8 del R.D. 147/1927 che intendono utilizzare gas tossici allo scopo di effettuare operazioni di fumigazione a bordo di navi ormeggiate o alla fonda nell'ambito del porto e della rada devono essere:
 - a) in possesso di licenza all'utilizzo di gas tossici per fumigazione e di figure professionali adeguate, quali il Direttore Tecnico ed operatori muniti di patente di abilitazione all'impiego di gas tossici che si vogliono adoperare in funzione dell'analisi del rischio, se inclusi nella lista dei gas tossici di cui al D.M. 09.05.1927.
 - b) iscritte nei registri di cui all'articolo 68 del Codice della Navigazione.
 - c) di volta in volta autorizzate dall'Autorità Marittima sulla base di quanto disposto dall'art. 41 del R.D. 09 gennaio 1927, n°147.
2. Sulle navi presenti nel porto di Savona è consentita la fumigazione solo negli spazi dedicati al carico. L'eventuale fumigazione in spazi diversi, per esigenze di sanificazione e derattizzazione certificate, potrà essere valutata dalla Capitaneria di porto di Savona.

3. Al fine di ottenere l'autorizzazione ad utilizzare un gas tossico a bordo delle navi, il titolare della ditta di cui al punto 1, ai sensi dell'art. 8 del R.D. 147/1927, deve trasmettere istanza alla Capitaneria di porto di Savona corredata dalla seguente documentazione:

1) dichiarazione del direttore tecnico dalla quale risulti:

- che in ciascuno dei locali della nave nei quali è richiesta l'utilizzazione del gas tossico, questa può effettuarsi senza danni in confronto con terzi e che il Comandante della nave è stato avvertito delle cautele che devono essere osservate dall'equipaggio e dalle altre persone che si trovano a bordo della nave durante l'utilizzazione del gas;
- accettazione per iscritto da parte del Comandante della nave delle avvertenze di cui al punto precedente;
- quali sono le cautele che si intendono attuare, ivi comprese, nel caso, la neutralizzazione del gas;
- che il personale addetto alle operazioni relative all'impiego del gas tossico è stato collettivamente o individualmente assicurato, tanto per il caso di morte che per il caso di inabilità temporanea o permanente avvenuta per infortunio sul lavoro, ed è munito di apparecchi, di riconosciuta efficacia e pronti per l'uso immediato, per la protezione individuale contro l'azione tossica del gas, nonché della cassetta contenente il materiale per l'apprestamento dei soccorsi di urgenza, approvata dal Ministero dell'Interno.

2) dichiarazione del richiedente dalla quale risulti:

- che lo stesso assume, piena ed intera, ogni responsabilità in caso di danni in confronto di terzi, comunque derivanti dalla utilizzazione del gas tossico;
- che gli utenti dei locali immediatamente adiacenti a quelli in cui deve essere eseguita l'operazione, per i quali non sia stata riconosciuta necessaria l'evacuazione, sono stati formalmente diffidati, a sua cura e spese, ad osservare le norme cautelative che a loro saranno prescritte;
- l'accettazione per iscritto delle norme cautelative di cui al punto precedente.

3) "foglio delle operazioni", come previsto dall'art. 41 del R.D. 147/27, secondo il modello di cui al D.M. 09 maggio 1927.

4 Prima dell'inizio dell'attività, il datore di lavoro deve:

- a) convocare una riunione di coordinamento con il personale incaricato delle operazioni, comunicando l'utilizzo dei predetti gas tossici al fine di prevenire qualsivoglia potenziale interferenza lavorativa;
- b) effettuare una riunione di coordinamento con la ditta incaricata di effettuare la fumigazione al fine di condividere eventuali azioni di prevenzioni da attuare;
- c) comunicare, con preavviso di almeno 1 (una) ora, all'A.D.S.P. – Ufficio Territoriale di Savona e alla Capitaneria di porto di Savona l'orario di inizio dell'attività di fumigazione.

Delle riunioni di cui ai precedenti punti a) e b) deve essere mantenuta evidenza documentale.

5 Al termine dell'applicazione del fumigante, il direttore tecnico deve:

- a) rilasciare al bordo nave (che lo consegnerà in copia alle autorità/ricevitore del porto di destinazione) un In-transit Fumigation Certificate (o Fumigant Application Certificate), con indicazione delle caratteristiche e delle procedure applicate, della data iniziale di fumigazione, il dosaggio applicato, il tempo di esposizione richiesto;
- b) trasmettere alla Capitaneria di porto di Savona il "foglio delle operazioni" contenente la specifica delle varie operazioni effettuate durante l'utilizzo del gas tossico.

6 Per quanto non espressamente indicato dovranno essere comunque rispettate tutte le disposizioni di cui alla Raccomandazione IMO MSC.1/Circ. 1264 in data 27.05.2008, al R.D. 9 gennaio 1927, n.147, nonché alle norme internazionali per l'ingresso di persone in spazi confinati.

TITOLO VI

Disposizioni in caso di allibo di rinfuse solide

Articolo 26

Zone in cui è possibile effettuare l'allibo

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 (allibo), nelle acque dei bacini portuali del Porto di Savona –Vado Ligure, di rinfuse solide.

Le operazioni di allibo dovranno essere effettuate in aree autorizzate da parte della Capitaneria di Porto di Savona.

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 27

Relazione inerente l'allibo da presentare all'Autorità Marittima di Savona

Il soggetto interessato alle operazioni di allibo dovrà presentare alla 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, numero IMO, nazionalità, stazza lorda, anno di impostazione chiglia ed abilitazione alla navigazione 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 tecnico, gruppo e, come appropriato, numero ONU e classe IMO) area dove si intenderebbero effettuare le operazioni di allibo;
- modalità di effettuazione delle operazioni di allibo.

Sulla base dei suddetti elementi di analisi, la Capitaneria di Porto di Savona, sentiti l'Autorità di sistema 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 Ormeggiatori, si pronuncerà sull'idoneità dell'area all'effettuazione delle operazioni di allibo richieste, le quali, tuttavia, per poter essere effettivamente avviate dovranno essere precedute dagli ulteriori adempimenti di cui al successivo art.28.

Articolo 28

Documentazione da presentare per l'autorizzazione delle operazioni di allibo

Ad integrazione di quanto previsto dal precedente art.27, chi intende effettuare le operazioni di allibo dovrà presentare alla Capitaneria di Porto di Savona, con un preavviso di 48 ore, istanza, mediante interfaccia unica nazionale, sia per ottenere il nulla osta allo scarico (nave da allibare – nave madre) sia l'autorizzazione al carico (nave che alliba - nave di servizio), in regola con la vigente normativa in materia di bollo, conforme all'annesso 5 del D.D.1340/2010, unitamente alla “scheda di caricazione/scaricazione” di cui all'annesso 5 bis del D.D. 1340/2010;

Ottenuto il nulla osta all'imbarco/nulla-osta allo sbarco, prima dell'avvio delle operazioni, il raccomandatario marittimo della nave madre dovrà presentare alla Capitaneria di Porto di Savona:

- Piano di scaricazione della nave madre (annesso 7 del D.D. 1340/2010);
- Piano di caricazione della nave di servizio (annesso 7 del D.D. 1340/2010);
- Check-list di sicurezza (annesso 8 del D.D. 1340-2010) firmata dai Comandanti di entrambi le navi controfirmata dal responsabile del Terminal compilata in ossequio alle linee guida per la compilazione della stessa (annesso 8 bis del D.D. 1340-2010).

Articolo 29

Mantenimento delle condizioni di sicurezza durante l'allibo

Le operazioni di allibo 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 divenute 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 30

Utilizzo "Lingua di lavoro comune" per allibo

Al fine di facilitare l'effettuazione delle manovre di affiancamento e ormeggio delle unità, nonché le operazioni di allibo, i Comandi di bordo delle due navi dovranno concordare una lingua di lavoro comune per le comunicazioni ovvero impiegare lo *Standard Marine Navigational Vocabulary* pubblicato dall'International Maritime Organization.

Articolo 31

Comunicazioni del Pilota di servizio

Appena terminate le operazioni di accosto, il Pilota di servizio ne dovrà dare notizia al Centro VTS della Capitaneria di porto di Savona.

Articolo 32

Dispositivi da utilizzare per la sicurezza delle operazioni di allibo

I cavi di ormeggio tra le due navi dovranno essere tali da poter fronteggiare le relative variazioni di assetto conseguenti al procedere delle operazioni.

Dovranno essere utilizzati, inoltre, parabordi/fenders 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 parabordi/fenders.

Le operazioni di Ormeggio in banchina dovranno essere effettuate esclusivamente dal personale del Gruppo Ormeggiatori del Porto di Savona.

Articolo 33

Accertamenti da parte del Chimico di porto in caso di allibo di carichi appartenenti ai gruppi A e B

Qualora la merce da allibare sia costituita da materiale elencato nel gruppo A (materiali che possono liquefare) dovrà primariamente essere fornita alla capitaneria di Porto di Savona la documentazione attestante l'avvenuta autorizzazione da parte dell'Amministrazione del porto di caricazione delle procedure di cui al paragrafo 4.3 del codice IMSBC e dovranno essere disposti controlli ad opera del consulente chimico di porto per verificare che l'umidità del carico sia inferiore alla TML come rideterminata dallo stesso consulente chimico di porto.

Qualora la merce da allibare sia costituita da materiale elencato nel Gruppo B (materiali che possono presentare rischi chimici) ovvero merci classificate *MHB (materials hazardous only in bulk)* – che possono presentare rischi chimici se caricate alla rinfusa, così come previsto nel Codice IMSBC, prima dell'inizio delle operazioni di allibo, 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 34

Servizio di vigilanza antincendio durante l'allibo

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 35

Precauzioni da adottare durante l'allibo di carichi alla rinfusa ed eventuale sospensione delle operazioni di allibo

Ai fini di prevenzione di eventuali eventi d'inquinamento derivanti dalle operazioni di allibo, 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 teloni, 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 condizioni meteo- marine creino problematiche al trasferimento di carico con particolare riferimento alla perdita di prodotto e presenza di polveri in sospensione.

In caso di carichi di cui al gruppo A o materie reattive con l'acqua, le operazioni dovranno essere interrotte prontamente e le stive chiuse più rapidamente possibile fino all'instaurarsi di condizioni meteo-marine stabili.

Articolo 36

Divieti di attività di bunkeraggio e uso di fiamma durante l'allibo

Durante le operazioni di allibo non possono essere effettuate operazioni di riparazione delle unità che implicino l'uso di fiamma e operazioni di bunkeraggio

TITOLO VII

Disposizioni Datoriali

Articolo 37

Obblighi dei datori di lavoro

Restano fermi tutti gli obblighi posti in capo ai 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 correttamente 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, il Terminalista, le imprese portuali, l'impresa o agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo eventuale (art.17 Legge 84/94), 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, i soggetti di cui al comma precedente dovranno far pervenire le informazioni a vario titolo richieste dalla presente Ordinanza agli altri soggetti direttamente coinvolti nelle operazioni stesse. (es. lavoratori portuali, tecnici esterni, ecc.).

Inoltre, per gli effetti dell'art. 21 del D.Lgs. n. 272/1999, il datore di lavoro, in base alle prescrizioni comunicate dal Consulente chimico del porto di Savona, che sono parte integrante dell'autorizzazione d'imbarco o del nulla osta allo sbarco rilasciati da questa Autorità Marittima, deve informare i lavoratori incaricati dell'esecuzione delle operazioni portuali sulla natura pericolosa delle merci, impartendo istruzioni in ordine alle modalità delle operazioni, agli attrezzi da usare ed alle cautele da adottare per la loro manipolazione.

TITOLO VIII

Disposizioni Finali

Articolo 38

Entrata in vigore

La presente Ordinanza entra in vigore il giorno 01 febbraio 2025.

L'entrata in vigore della presente Ordinanza abroga le Ordinanze nn. 36/2008 del 15/05/2008 e 186/2018 del 12/09/2018 ed ogni altra norma precedente con essa incompatibile.

Articolo 39

Sanzioni

I contravventori della presente Ordinanza saranno puniti, ove il fatto non sia riconducibile a più grave reato o sanzione amministrativa, ai sensi degli artt. 1174 e 1231 del Codice della Navigazione, del titolo IV del D.Lgs. 27/07/1999, n.272 e dell'art. 35 e seguenti del D.Lgs. 27/07/1999, n.271.

Alle medesime sanzioni è assoggettato colui che non osserva quanto previsto dai Decreti Dirigenziali 1340/2010 e 289/2016 citati in premessa.

È fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservare e far osservare la presente ordinanza la cui pubblicità sia assicurata anche mediante pubblicazione sul sito istituzionale di questa Capitaneria di Porto (www.guardiacostiera.gov.it/savona).

Savona, 20 gennaio 2025

IL COMANDANTE
C.V. (CP) **Matteo LO PRESTI**
(firmato digitalmente ai sensi del CAD)

Publicato sul sito istituzionale della
Capitaneria di Porto di Savona in data
20/01/2025

Allegato 1

(Declaration signed by the Master of the ship, which must be attached to the application to be submitted as provided for in Article 2 of this Ordinance)

I, THE UNDERSIGNED _____, MASTER OF THE VESSEL _____, HEREBY DECLARE:

- A) I AM FULLY AWARE OF THE PROVISIONS CONTAINED IN SOLAS CONVENTION CHAPTER VI, AS AMENDED, AND I COMMIT TO PERSONALLY VERIFYING, WITH APPROPRIATE TOOLS, COMPLIANCE WITH ALL THE REQUIREMENTS IMPOSED BY THE AFOREMENTIONED REGULATIONS;
- B) I WILL STRICTLY ADHERE TO THE AFOREMENTIONED PROVISIONS DURING THE LOADING AND UNLOADING OPERATIONS OF THE VESSEL;
- C) I HOLD ALL THE NECESSARY CERTIFICATIONS AND DOCUMENTATION FOR THE VESSEL TO CARRY OUT THE ABOVE-MENTIONED OPERATIONS;
- D) I HAVE RECEIVED FROM THE SHIPPER THE CERTIFICATES CONCERNING THE PHYSICAL AND CHEMICAL CHARACTERISTICS OF THE CARGO;
- E) I AM IN POSSESSION OF ALL THE DEVICES REQUIRED BY THE AFOREMENTIONED REGULATIONS, INCLUDING MEDICAL SUPPLIES, PERSONAL PROTECTIVE EQUIPMENT REQUIRED BY TECHNICAL BODIES, INSTRUMENTS TO MEASURE OXYGEN LEVELS, FLAMMABLE GASES, TOXIC GASES, ETC.;
- F) I HAVE ACTIVATED AND CHECKED THE EFFICIENCY OF THE SHIP'S FIXED AND PORTABLE FIREFIGHTING EQUIPMENT;
- G) ALL VENTILATION SYSTEMS ARE FULLY OPERATIONAL AND, WHERE POSSIBLE, HAVE BEEN SET TO RECIRCULATE DURING LOADING AND UNLOADING OPERATIONS.

Date _____ time _____

MASTER'S SIGNATURE

Allegato 2

(Declaration of Cargo Temperature Monitoring, which must be completed and transmitted to the Savona Harbour Master by the Master of the ship 48 hours before the ship enters the maritime district waters of Savona)

FM MASTER M/V _____

TO SAVONA HARBOUR MASTER (sicnav.cpsavona@mit.gov.it)

M/V _____ - FLAG _____ CALL SIGN _____ GRT _____ CARGO
ON BOARD M/T _____ COAL (SPECIFY WHICH PLACE OF QUARRYING
_____; CLASSIFIED AT CATEGORY _____ BY D.M. 22.07.1991; GRANULOMETRY
_____; LOADING IN _____ PORT; CERTIFICATE OF FITNESS/DOCUMENT OF
COMPLIANCE/AUTORIZATION TO CARRY MATERIALS LISTED IN APPENDIX C -DELETE
AS APPROPRIATE- ISSUED ON ____/____/____ BY _____)

I MASTER OF ABOVE VESSEL ASSURE THAT RECEIVED, BEFORE LOADING COAL, ALL APPROPRIATE AND REQUIRED INFORMATION INERENT IN CARGO TRASPORTED, INCLUDE DETAIL RELATIVE AT HEALTAND SAFETY MEASURES; INSTRUCTION FOR THEIR APPLICATION AND PROCEDURES TO FOLLOW IN EMERGENCY EVENT. FURTHERMORE, FOR MOORING PERMISSION, I DECLARE:

1. TIME AT SEA FROM LOADING PORT (_____) TO SAVONA PORT _ (____) DAYS

2. CARGO TEMPERATURE, PER EACH HOLD AND PER DAY, IN LAST WEEK WAS:

DAY						
HOLD No 1 (*)						
HOLD No 2 (*)						
HOLD No 3 (*)						
HOLD No 4 (*)						
HOLD No 5 (*)						
HOLD No 6 (*)						

(*)Delete based on the number of cargo holds on the ship.

3. LOW EXPLOSIVE LEVEL IN PERCENTAGE, PER EACH HOLD AND PER DAY, IN LAST WEEK WAS

DAY						
HOLD No 1 (*)						
HOLD No 2 (*)						
HOLD No 3 (*)						
HOLD No 4 (*)						
HOLD No 5 (*)						
HOLD No 6 (*)						

(*)Delete based on the number of cargo holds on the ship.

4. CARGO ON BOARD HAS/HAS NOT TENDENCY TO RELEASE ORGANIC COMPOUNDS;

5. ALL PRECAUTIONARY MEASURES, PRESCRIBED BY I.M.O. REGULATION, INERENT IN KIND OF COAL TRANSPORTED, HAVE BEEN ASSURED BEFORE LOADING THE CARGO;

6. GAS DETECTOR IS IN PERFECT WORKING ORDER;

7. SHIP IS EQUIPPED WITH INSTRUMENTS ABLE TO MEASURE THE CONCENTRATION OF GAS OR OXIGEN, IN HOLDS WHERE CARGO IS STORED;

8. CARGO ON BOARD HAS NOT SIGNS OF SELF IGNITION;

9. HATCHES WILL BE OPEN WITH ALL PRECAUTIONARY MEASURES NEEDED FOR KIND OF COAL TRASPORTED;

10. HATCHES AND ACCESS TO HOLDS WILL BE OPEN AT LEAST 2 HOURS BEFORE BEGINNING UNLOADING OPERATIONS.

Date _____ time _____

MASTER'S SIGNATURE

Allegato 3

(Declaration of Completion of Ventilation Operations, which must be completed and transmitted to the the Savona Harbour Master by the Master of the ship prior to entering the port or before any operational and/or commercial operations)

FM MASTER MV

TO: SAVONA HARBOUR MASTER (sicnav.cpsavona@mit.gov.it)

TO: SAVONA PORT'S CHEMIST

SUBJECT: CARGO HOLDS VENTILATION DECLARATION

THE UNDERSIGNED CAPTAIN OF MV _____ IMO N. _____
HEREBY DECLARES THAT ALL CARGO HOLDS OF THE A.M. VESSEL UNDER MY
COMMAND HAS BEEN DULY VENTILATED BY MEAN OF THE FOLLOWING METHOD
(PLEASE CHECK THE METHOD APPLIED):

- ☐ BY NATURAL VENTILATION OPENING ALL THE HOLD'S SCUPPERS AND
MANHOLES;
☐ BY FORCED (MECHANICAL) VENTILATION WHILE ALL THE SCUPPERS AND
MANHOLES WAS KEPT CLOSED AT ANY TIME AND BY THE FOLLOWING TIMES
TABLE:

DATE _____ FROM (TIME) _____ TO (TIME) _____

DATE _____ FROM (TIME) _____ TO (TIME) _____

DATE _____ FROM (TIME) _____ TO (TIME) _____

I ALSO DECLARE

1. OF HAVING VENTILATED ALL CARGO HOLDS IN COMPLIANCE WITH THE
PROVISIONS AND INSTRUCTIONS RECEIVED BY THE FUMIGATION COMPANY AS
INDICATED ON THE FUMIGATION CERTIFICATE OR – IN ABSENCE OF SAID
PRESCRIPTION – TO HAVE CARRIED OUT A CONTINUOUS VENTILATION OF AT
LEAST 24 HOURS;
2. OF HAVING MEASURED AT THE END OF THE VENTILATION PROCESS THE
CONCENTRATION OF RESIDUES OF FUMIGANT AND MEASURING IN ALL CARGO
HOLDS THE PRESENCE OF:
A) PHOSHINE PH3 < 0.1 ppm;
B) _____ < _____ ppm;
(please indicate a different kind of fumigant and its concentration in PPM)
3. OF HAVING MEASURED THE PRESENCE OF FUMIGANT AGENTS IN ALL THE SPACES
MENTIONED IN ITEM 3.3.2.5 (ACCOMODATION, ENGINE-ROOMS, FORECASTLE
HEAD SPACES, ...) OF RECOMMENDATIONS ON THE SAFE USE OF PESTICIDES IN
SHIPS APPLICABLE TO THE FUMIGATION OF CARGO HOLDS, AND HAVING FOUND
THE FOLLOWING MEASUREMENT:
A) PHOSPHINE PH3 < 0.1 ppm;
B) _____ < _____ ppm;
(please indicate a different kind of fumigant and its concentration in PPM)
4. THAT ANY FUMIGANT RESIDUE WILL BE TRATED IN ACCORDANCE TO RESOLUTION
MSC.1/Circ. 1264 DATED MAY 27 2008 "Recommendations on the safe use of pesticides
in ships applicable to the fumigation of cargo holds", AS MODIFIED.

Date _____ time _____

MASTER'S SIGNATURE
