



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO**

ORDINANZA N° 173/2001

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

- Visto** il Regolamento per la Disciplina dei Servizi Marittimi e degli Accosti nel porto di Livorno - approvato con Ordinanza n°24 del 31 marzo 1994, e successive modifiche ed integrazioni (da ultimo ordinanza n° 13/99);
- Visto** il "Regolamento per la disciplina del servizio integrativo antincendio nel porto di Livorno", approvato e reso esecutivo con ordinanza n° 53 in data 24.7.80;
- Visto** il regolamento di sicurezza sulle operazioni su navi cisterna approvato con ordinanza n° 118 del 22.6.92 e successive modificazioni (da ultimo ordinanza n° 24/96);
- Visto** il D.P.R. n° 268 in data 19.5.97 ed il Decreto 30.12.97 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, norme attuative della Direttiva 93/75/CEE concernente le condizioni minime necessarie per le navi che trasportano merci pericolose o inquinanti dirette a porti della Comunità (sistema Hazmat);
- Vista** la Deliberazione n° 3 del 3.10.97 del Comitato Tecnico Regionale di prevenzione incendi per la Toscana (CTR) ed in particolare le prescrizioni di sicurezza attinenti anche aspetti marittimi/nautici delle operazioni di scarica;
- Visto** il verbale di visita generale redatto il 30.3.2001 della Commissione Locale di cui all'art. 48 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, con il quale la Commissione ha espresso il "parere favorevole al prosieguo dell'esercizio del deposito" della società Costiero Gas Livorno;
- Visto** il Decreto del Ministero dell'Ambiente protocollo n° 468/2001/SIAR/DEC in data 17.7.2001 che approva il "Piano di risanamento per l'area critica ad elevata concentrazione di attività industriali di Livorno" e, nel contempo, detta prescrizioni integrative al piano stesso;
- Vista** la sperimentazione svolta in aderenza alle disposizioni di cui all'ordinanza n° 1447.14.6/GAB in data 8 novembre 1997 della Prefettura di Livorno in forza della quale sono state adottate misure di sicurezza e prevenzione specifiche, tuttora mantenute;
- Ritenuto** necessario formalizzare "a carattere continuativo", ai fini della tutela della sicurezza della navigazione e della sicurezza portuale in genere, disposizioni integrative ed aggiuntive delle regole locali già previste dalle ordinanze prima richiamate inerenti le manovre di ingresso, transito, ormeggio/disormeggio ed uscita dal porto delle navi;

Preso atto dei pareri espressi dall'Autorità Portuale di Livorno, dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Livorno e dalla Corporazione Piloti di Livorno;

Visti gli articoli 17, 62, 63 e 81 del Codice della Navigazione e gli articoli 59, 62, 63, 64 e 69 del relativo Regolamento di esecuzione;

ORDINA

Articolo 1

E' approvato e reso esecutivo l'annesso "Regolamento integrativo per la movimentazione e permanenza di navi gasiere all'accosto 30 del Canale Industriale del porto di Livorno".

Articolo 2

Sono abrogate tutte le precedenti disposizioni in contrasto con le norme specifiche del Regolamento approvato con la presente ordinanza.

In particolare sono abrogati il comma c ed il comma g dell'art. 61 del Regolamento degli accosti, relativi a movimenti di navi gasiere in orario notturno.

Articolo 3

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza.

I contravventori, qualora non si configuri diverso e/o più grave reato, saranno puniti ai sensi degli articoli 1174 e 1231 del Codice della Navigazione. Gli stessi saranno altresì ritenuti civilmente e penalmente responsabili dei danni che potessero derivare a persone e/o cose in conseguenza delle trasgressioni commesse.

Il personale addetto al servizio nei porti oltre a quanto previsto nel presente articolo sarà perseguito disciplinarmente ai sensi dell'articolo 1251 e seguenti del Codice della Navigazione.

Articolo 4

La presente ordinanza entra in vigore alle ore 00.01 del 1 dicembre 2001.

Livorno, 20 novembre 2001

IL COMANDANTE
C.A. (CP) Gabriele CALCAGNO





MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO

REGOLAMENTO INTEGRATIVO PER LA MOVIMENTAZIONE E PERMANENZA DI NAVI GASIERE ALL'ACCOSTO 30 DEL CANALE INDUSTRIALE DEL PORTO DI LIVORNO

Articolo 1 Campo di applicazione

Le presenti disposizioni hanno per oggetto le operazioni di arrivo, sosta in rada, ormeggio, permanenza a banchina, disormeggio e partenza delle navi gasiere che operano all'accosto 30 del porto di Livorno e sono da intendersi integrative a quelle di carattere generale disposte dalle vigenti Leggi/Decreti Ministeriali ed Ordinanze/Regolamenti locali.

Articolo 2 Tipologia navi gasiere ammesse all'ingresso nel porto di Livorno

Nel porto di Livorno, nelle more della realizzazione del nuovo molo 12 indicato all'art.2 del Decreto n° 468/2001/SIAR/DEC in data 10.7.2001 del Ministero dell'Ambiente, l'attracco di navi gasiere è consentito, all'accosto 30, alle sole gasiere refrigerate a doppio scafo di stazza lorda superiore a 3000 tonnellate e di lunghezza f.t. inferiore a 200 metri.

L'Agenzia Marittima Raccomandataria della nave dovrà attestare - all'atto della presentazione della domanda di accosto - che la nave ha le caratteristiche tecniche/dimensionali previste per l'ammissibilità all'attracco e che al Comandante della nave stessa è stata data adeguata e preventiva informazione delle disposizioni sancite dal presente Regolamento.

Articolo 3 Ancoraggio e stazionamento in rada

3.a - Sosta in rada (ancoraggio)

Le navi gasiere in sosta alla fonda nella rada del porto di Livorno devono ancorare esclusivamente nei punti di fonda previsti dal vigente Regolamento degli Accosti, agli articoli 97 e 98.

Le suddette navi dovranno innalzare la lettera B del regolamento Internazionale dei segnali per tutta la durata della permanenza alla fonda; in orario notturno le navi dovranno mostrare, oltre i fanali di fonda, una luce rossa visibile a giro d'orizzonte e mantenere la massima illuminazione del ponte di coperta.

E' fatto divieto ad altre navi ed imbarcazioni di dare fondo o transitare entro un raggio di 1000 metri dalle navi gasiere alla fonda.

Il Pilota di servizio in stazione verificherà l'esattezza del posizionamento di fonda della nave dandone conferma alla Centrale Operativa della Capitaneria di Porto; qualora il Pilota non sia in condizione di effettuare tale verifica ne darà comunicazione alla Centrale Operativa che provvederà in tal senso.

3.b.- Stazionamento in rada (non all'ancoraggio)

La nave gasiera, qualora debba rimanere in moto in attesa dell'autorizzazione all'ingresso in porto, o durante le operazioni preliminari per ricevere il cavo di rimorchio, dovrà mantenere la minima velocità di sicurezza.

La nave dovrà mostrare i segnali indicati al precedente punto 3.a.

La nave dovrà altresì mantenersi ad una distanza di almeno 1000 metri da ogni altra nave alla fonda.

Articolo 4

Comunicazioni di arrivo della nave

- 4.a.- Ferme restando le disposizioni di carattere generale relative agli obblighi di comunicazioni in forma scritta e via radio previste dalle vigenti ordinanze e da Leggi/Decreti Ministeriali in materia di trasporto marittimo di merci pericolose (sistema Hazmat), le navi gasiere in arrivo nel porto di Livorno o nella sua rada, un'ora prima dell'orario previsto di entrata nelle acque della rada stessa devono contattare la Corporazione Piloti del porto di Livorno, comunicando l'orario di arrivo stimato.
- 4.b.- La Corporazione Piloti provvederà tempestivamente (con non meno di un'ora di preavviso sull'orario di prevedibile ingresso in porto) ad avvisare la Capitaneria di Porto di Livorno (Centrale Operativa) ai fini della predisposizione del servizio di scorta/polizia marittima da parte dell'unità navale designata.
- 4.c.- La medesima comunicazione di cui al punto 4.b dovrà essere effettuata anche in occasione della partenza della nave.
- 4.d.- Il Pilota impegnato nelle operazioni di ormeggio e disormeggio informerà immediatamente la Centrale Operativa della Capitaneria di Porto dell'esistenza di deficienze che possono pregiudicare la sicurezza della navigazione e della nave, secondo le disposizioni di cui all'art. 4, comma 6, del D.P.R. 268 del 19.5.97 attuando i controlli/comunicazioni previsti all'art.3 del Decreto 30.12.97 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione (sistema Hazmat).

Articolo 5

Ingresso, transito ed uscita delle navi gasiere dalle acque portuali

- 5.a.- Durante le ore notturne (dal tramonto all'alba) non è consentito l'ingresso, l'uscita, né qualsivoglia movimento di navi gasiere, di qualsiasi dimensione, nell'ambito portuale (porto ed avamposto, così come definiti all'art. 2 del Regolamento per gli accosti), se non ai soli fini di sicurezza.
- 5.b.- La Corporazione Piloti, fermo restando l'ordine cronologico degli arrivi, partenze e movimenti previsti dalla situazione redatta dalla Capitaneria di Porto, dovrà curare che la gasiera nel corso della manovra negli specchi acquei portuali e movimento in essi, **non si trovi ad incrociare** – sia in arrivo che in partenza - navi della stessa tipologia, navi cisterna (ivi comprese anche le bettoline) che trasportano merci pericolose e navi chimichiere, nonché navi traghetto e/o da crociera o che comunque trasportino passeggeri.
- 5.c.- La Società Costiero Gas Livorno dovrà assicurare la presenza, durante la manovra di ingresso e di uscita della gasiera, di un mezzo nautico antincendio in dotazione al Distaccamento Porto dei VV.F. di Livorno.
A tal fine l'Ufficio Accosti della Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, al momento della ricezione della domanda d'accosto della nave, avrà cura di informare il Distaccamento anzidetto dell'arrivo della nave stessa. Analoga comunicazione sarà inoltrata in occasione della partenza.
- 5.d.- E' obbligatorio avvalersi del servizio di rimorchio.
- 5.e.- La manovra dovrà essere eseguita con l'ausilio di rimorchiatori classificati "fire fighting" (RINA FFQ1 – fire fighting ship).

Il numero minimo di tali rimorchiatori per l'esecuzione delle manovre è stabilito in n° 2 unità, fermo restando che per richiesta del Comandante della nave o per valutazione congiunta del Pilota/Comandante in relazione alle dimensioni della nave, alle condizioni meteorologiche e di marea, nonché alla presenza di navi particolari all'ormeggio in accosti adiacenti a quello della stessa gasiera, non sia da impiegarne un numero maggiore. In tal caso l'utilizzo di eventuali ulteriori rimorchiatori, preferibilmente del tipo fire – fighting, deve essere concordato e richiesto possibilmente prima dell'inizio della manovra, in modo tale che questi ultimi possano essere comunque disponibili per il momento in cui ne è previsto l'utilizzo.

In caso di disaccordo sul numero dei rimorchiatori da impiegare il Pilota rappresenterà la questione alla Capitaneria di Porto che ne prescriverà il numero ritenuto congruo.

- 5.f.-** Fermo restando l'obbligo di avvalersi di un numero minimo di due rimorchiatori, come indicato al precedente punto 5.e, le modalità di utilizzo e la predisposizione dei rimorchiatori stessi durante la manovra di ingresso o di uscita dal porto della nave gasiera, sono rimessi alla congiunta valutazione tecnico/nautica del Comandante della nave e del Pilota.

In occasione dell'ingresso è comunque vietato alla nave di presentarsi all'imboccatura sud senza la presenza dei necessari rimorchiatori pronti e disponibili in prossimità dell'imboccatura stessa.

Alla partenza i rimorchiatori dovranno assicurare il servizio fino a che la nave non sia libera dalle ostruzioni dell'imboccatura sud.

- 5.g.-** Nel corso della manovra la nave gasiera dovrà assicurare l'immediata disponibilità di idonei cavi di rimorchio di rispetto, da tenere pronti all'uso a prora ed a poppa, da utilizzare in emergenza nel caso di rottura del cavo di traino utilizzato.

Articolo 6

Misure di controllo del traffico marittimo

In occasione di ogni transito della gasiera in acque portuali per ormeggio/disormeggio, la Capitaneria di Porto assumerà le seguenti ulteriori misure:

- 6.a.-** Scorta, con proprio mezzo navale e/o con mezzo diverso in caso di indisponibilità, delle navi gasiere dall'imboccatura del porto fino al termine delle operazioni di ormeggio e viceversa nel caso di partenza.

- 6.b.-** Riscontro delle condizioni di sicurezza dell'ormeggio e del disormeggio, mediante la presenza di proprio personale a terra (NOIP).

- 6.c.-** Controllo radar e plottaggio dell'unità durante tutto lo svolgimento della manovra da parte della Centrale Operativa – Servizio P.A.C..

In caso di avaria del sistema PAC detto controllo dovrà essere effettuato da parte di personale incaricato della Capitaneria di Porto, mediante l'impiego degli apparati radio e radar esistenti presso la Stazione Piloti o la torre dell'Avvisatore Marittimo.

- 6.d.-** Saltuarie ispezioni via mare durante la sosta della nave all'ormeggio ai fini anche della sicurezza degli specchi acquei adiacenti all'ormeggio.

Articolo 7

Permanenza della nave gasiera all'ormeggio

- 7.a.-** Oltre alla comunicazioni previste dal 2° comma dell'art.21 del Regolamento per gli Accosti, la Società Costiero Gas Livorno, prima dell'inizio delle operazioni di scarica della nave, dovrà far pervenire alla Capitaneria di Porto, anche a mezzo fax, le seguenti notizie:

- Che è stata regolarmente predisposta la ship/shore check list;
- La quantità di prodotto da scaricare, la capacità di scarica, il tempo previsto per il completamento delle operazioni della nave, il giorno/ora di prevista partenza nave.

- 7.b.-** Durante la permanenza all'ormeggio la nave gasiera dovrà assicurare ascolto continuo sul canale 12 Vhf.

- 7.c.- Fermo restando il concetto di velocità di sicurezza, in occasione del transito di navi da e per gli accosti adiacenti, opposti o a monte dell'accosto 30, il Pilota di servizio a bordo dovrà preventivamente contattare il comando di bordo della nave gasiera, che provvederà al controllo della corretta tenuta dei cavi di ormeggio.
Analogia comunicazione dovrà essere effettuata, da parte del Pilota di servizio o del Comandante della bettolina, se delegato dal Pilota stesso, anche in occasione del transito di bettoline.
- 7.d.- La Società Costiero Gas dovrà mantenere in banchina, attrezzature atte a limitare la dispersione del prodotto, da utilizzare in caso di sversamento di gpl nel canale Industriale nella fase di scarica.
- 7.e.- Ai fini del monitoraggio della continuità delle operazioni commerciali di scarica e dei tempi impiegati, la Società Costiero Gas Livorno dovrà altresì fornire all'Autorità Portuale e per conoscenza alla Capitaneria di Porto, la programmazione di tali operazioni, che dovranno essere organizzate in modo tale da ridurre al minimo la permanenza a banchina della nave gasiera.

Articolo 8

Presidio vigilanza antincendio

Fermo restando l'attuale servizio integrativo antincendio, la società Costiero Gas Livorno dovrà assicurare, durante l'intera durata della presenza della nave a banchina, la presenza di almeno due Vigili del Fuoco del Comando Provinciale.

Il personale dei Vigili del Fuoco in servizio di vigilanza con il supporto del servizio integrativo antincendio, verificherà che le operazioni di travaso si svolgano in condizioni di sicurezza (assenza di fonti termiche nelle vicinanze, mantenimento delle distanze di sicurezza, condizioni meteo favorevoli).

Livorno, 20 novembre 2001

IL COMANDANTE
C.A. (CP) Gabriele CALCAGNO

