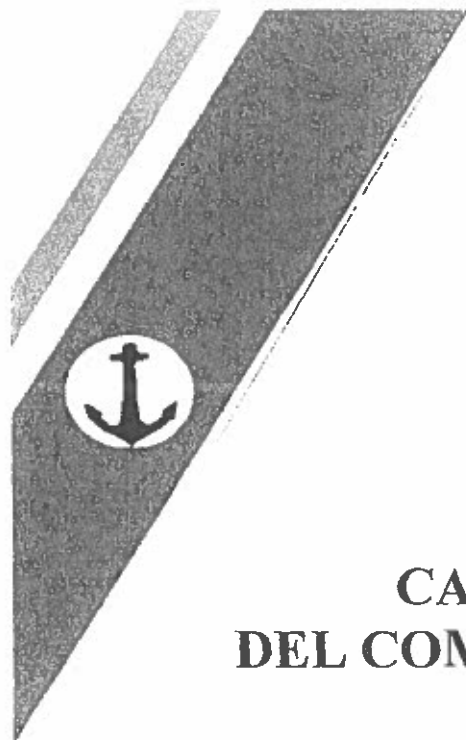




**CAPITANERIA DI PORTO
DEL COMPARTIMENTO MARITTIMO
CIVITAVECCHIA**

**REGOLAMENTO DI SICUREZZA, DI POLIZIA
PORTUALE E DEI SERVIZI MARITTIMI DEL PORTO E
DELLA RADA DI CIVITAVECCHIA**

Approvato con ordinanza del Capo del Circondario Marittimo e
Comandante del Porto, n° 14/03, del 31/03/2003



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO CIVITAVECCHIA

REGOLAMENTO DI SICUREZZA, DI POLIZIA PORTUALE E
DEI SERVIZI MARITTIMI DEL PORTO E DELLA RADA DI
CIVITAVECCHIA

CAPITANERIA DI PORTO DEL CIRCONDARIO MARITTIMO DI CIVITAVECCHIA

ORDINANZA N° 14/2003

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

- VISTA La Legge 13/05/1940, n° 690, concernente l'organizzazione ed il funzionamento del servizio antincendio nei porti e successive variazioni ed integrazioni;
- VISTO Il Codice della Navigazione approvato con R.D. 30/03/1942, n° 327 e relativo Regolamento di Esecuzione e successive varianti ed integrazioni;
- VISTO Il D.M. 31/07/1934 e successive modificazioni ed integrazioni "Norme di Sicurezza per gli stabilimenti, i depositi, l'impiego ed il trasporto di olii minerali";
- VISTO Il D.P.R. 27/04/1955, n° 547 e successive modificazioni, recante norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro;
- VISTO Il D.P.R. 19/03/1956, n° 303, recante norme generali per l'igiene del lavoro;
- VISTA La Legge 31/12/1982, n° 979, recante "Disposizioni per la difesa del mare";
- VISTO Il D.Lgs. 30/04/1992, n° 285 e successive modificazioni e integrazioni, con il quale è stato approvato il vigente Codice della Strada;
- VISTA La Legge 28/01/1994, n° 84 "Riordino della legislazione in materia portuale" e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTO Il D.Lgs 19/09/1994, n° 626 e successive modificazioni ed integrazioni, recante norme sul miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori sul luogo di lavoro;
- VISTO Il D.Lgs 14/08/1996, n° 493, recante prescrizioni minime per la segnaletica di sicurezza e/o salute sul luogo di lavoro;
- VISTO Il D.Lgs 14/08/1996, n° 494, come modificato dal D.lvo 19/11/1999, n° 528, recante prescrizione minime di sicurezza e di salute da attuare nei cantieri temporanei o mobili;
- VISTO Il D.Lgs 5/02/1997, n° 22, recante attuazione delle direttive 91/156/CEE sui rifiuti, 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e 94/62/CE sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio e successive modificazioni ed integrazioni;
- VISTO Il D.Lgs 27/07/1999, n° 272 relativo all'adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali;
- VISTO Il D.M. 20/05/2001, recante disposizioni circa i criteri per l'individuazione e l'uso dei dispositivi di protezione individuale (DPI);
- VISTA La propria Ordinanza n° 85/73, emessa in data 21/09/1973 e successive modificazioni, con la quale è stato approvato il "Regolamento di sicurezza del porto di Civitavecchia";
- VISTA La propria Ordinanza n° 103/81, emessa in data 26/10/1981 e successive modificazioni, con la quale è stato approvato il "Regolamento dei servizi marittimi del porto di Civitavecchia";
- VISTA La propria Ordinanza n° 104/81, emessa in data 27/10/1981 e successive modificazioni, con la quale è stato approvato il "Regolamento per la disciplina della circolazione dei veicoli e delle persone e per l'accesso a bordo delle navi e nell'ambito portuale di Civitavecchia";
- VISTA La propria Ordinanza n° 49/90, emessa in data 28/06/1990, recante disciplina per la prevenzione dell'inquinamento del mare dai rifiuti di bordo;
- VISTO Il D.M. 29/04/1992 e successive modifiche, con il quale è stato approvato il "Regolamento del servizio di rimorchio delle navi nel porto di Civitavecchia";
- VISTA La propria Ordinanza n° 23/01, emessa in data 12/04/2001, con la quale è stato approvato il "Regolamento di polizia marittima e di sicurezza della piattaforma petrolifera nella rada di Civitavecchia", come successivamente modificato ed integrato con Ordinanza n° 08/03, in data 21/02/2003;

VISTO	Il proprio Decreto n° 17/01, emesso in data 28/05/2001, con il quale è stato approvato e reso esecutivo il "Regolamento per il servizio di ormeggio e battellaggio nel porto di Civitavecchia.
VISTO	Il dispaccio prot. n° 520-1696, in data 14/04/1995, del Ministero dei Trasporti e della Navigazione (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), in materia di disciplina della circolazione in ambito portuale;
VISTO	Il dispaccio prot. n° 82/081717, in data 26/11/2001, del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Reparto 2° - Ufficio 1° (Affari Giuridici), in materia di sicurezza in ambito portuale;
VISTE	Le disposizioni emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in materia di applicazione dell'art. 46, del Decreto Legislativo 27/07/1999, n° 272, concernente l'uso della fiamma, contenute nel dispaccio n° DEM 3/850, in data 28/03/2002;
VISTA	La Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - titolo: porti, Serie VIII, n° 16, prot. n. DEM3/1823, in data 19/07/2002, recante disciplina dell'attività di bunkeraggio nei porti marittimi;
VISTO	Il parere favorevole espresso dall'Autorità Portuale, con nota prot. n° 669, in data 22/01/2003, in merito al contenuto del presente provvedimento ordinativo;

PER LE MERCI PERICOLOSE

VISTO	Il Testo Unico di Pubblica Sicurezza approvato con R.D. 6 maggio 1940, n. 635 e successive modifiche e integrazioni;
VISTA	La Legge 5/6/1962, n° 616, sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;
VISTO	Il regolamento per l'imbarco, trasporto per mare, sbarco e trasbordo delle merci pericolose in colli, approvato con D.P.R. 9/05/1968, n° 1008;
VISTA	La Legge 23/05/1980, n° 313 relativa alla notifica ed esecuzione della Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, adottata a Londra il 2/11/1973 e successivi emendamenti;
VISTA	La Legge 29/09/1980, n° 662 relativa alla notifica ed esecuzione della Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, adottata a Londra il 2/11/1973 e successivi emendamenti;
VISTE	Le norme sugli imballaggi destinati al trasporto marittimo di merci pericolose in colli, approvate con DM 23/5/1985;
VISTE	Le norme sui contenitori intermedi destinati al trasporto marittimo di merci pericolose, approvato con DM 14/05/1990;
VISTO	Il Decreto 20 maggio 1991 del Ministero dell'Ambiente, in recepimento della direttiva CEE n. 88/610 sui rischi d'incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali;
VISTA	La Circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 52/02/367 del 1 giugno 1995 in attuazione del D.M. 20/05/1991;
VISTO	Il D.M. 31/10/1991, con il quale il Ministero della Marina Mercantile autorizza il trasporto marittimo dei materiali pericolosi non ancora classificati dalla normativa nazionale alle condizioni d'imballaggio e stivaggio previste dalla normativa internazionale IMDG Code;
VISTA	La Legge 28.01.1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale" e successive modificazioni, ed in particolare la parte concernente l'elaborazione del rapporto di sicurezza portuale;
VISTO	Il Decreto 4/05/1995, come modificato con Decreto 31/12/2001, del Ministero dei Trasporti e della Navigazione (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), recante "Procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo o del nulla osta allo sbarco delle merci pericolose;
VISTO	Il Decreto 27/02/2002, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, recante disposizioni disciplinanti il trasporto di merci pericolose per ferrovia, in particolare per quanto concernente il trasporto di merci pericolose sulle navi traghetto;
VISTO	Il Decreto 14/06/2002, del Ministero della Salute, in recepimento della direttiva 2001/59/CE recante XXVIII adeguamento al progresso tecnico della direttiva 67/548/CEE, in materia di classificazione, imballaggio ed etichettatura di sostanze pericolose;
RITENUTO	Necessario provvedere all'aggiornamento del Regolamento e delle norme che disciplinano il transito, la sosta, l'imbarco e lo sbarco di merci pericolose;

SCHEMA DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO ED ANCORAGGI IN RADA

VISTO	L'intensificarsi delle linee di navigazione tra Civitavecchia e la Sardegna sia con mezzi tradizionali che con unità veloci HSC (High Speed Craft) nonché del traffico croceristico e da carico, che fanno registrare una rilevante contemporanea concentrazione di manovre sia di avvicinamento che di allontanamento delle navi dallo scalo marittimo e, di attesa in rada;
-------	---

RITENUTO Necessario, per i motivi anzidetti, disciplinare il regolare svolgimento delle suddette manovre, mediante l'istituzione nella zona antistante l'imboccatura del porto di Civitavecchia di uno schema di separazione del traffico e di ancoraggio in rada;

NORME GENERALI

VISTI Gli articoli 17, 30, 50, 68, 79, 80 e 81 del Codice della Navigazione approvato con R.D. 30.03.1942, n° 327 e successive modifiche e integrazioni;

VISTI Gli articoli 59, 60, 78, 85, 86, 87, 88 e 524 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (parte marittima) approvato con DPR 15.02.1952 n° 328 e successive modifiche e integrazioni;

CONSIDERATA L'opportunità di riunire in un unico Regolamento le norme predette al fine di raggruppare in un testo unico tutte le materie oggetto di regolamentazione, con le opportune modifiche migliorative in tema di sicurezza generale.

RITENUTO Opportuno, pertanto, rivedere le disposizioni contenute nei singoli vigenti regolamenti, al fine di ottimizzare il "Regolamento" in argomento.

ORDINA

Art. 1 E' approvato il "Regolamento di Sicurezza, di Polizia Portuale e dei Servizi Marittimi del porto e della rada di Civitavecchia", allegato alla presente ordinanza che entra in vigore il 1°/04/2003.

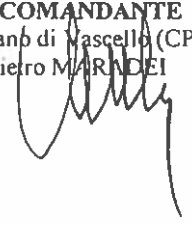
Art. 2 Tutte le norme espresse in forma dissimile o in ogni caso in contrasto con le disposizioni allegate alla presente ordinanza sono abrogate con la sua entrata in vigore;

Art. 3 Il personale militare della Capitaneria di Porto di Civitavecchia e gli altri Ufficiali ed Agenti di Polizia Giudiziaria sono incaricati dell'esecuzione della presente Ordinanza;

Art. 4 I trasgressori alla presente Ordinanza incorreranno nelle sanzioni previste dagli artt. 1174 e 1231 del Codice della Navigazione, nonché in altre sanzioni previste da normativa speciale, salvo che il fatto non costituisca un più grave reato.

Civitavecchia, li 31/03/2003

IL COMANDANTE
Capitano di Vascello (CP)
Pietro MARADEI



ALLEGATO ALL'ORDINANZA N° 14/2003, IN DATA 31/03/2003

REGOLAMENTO DI SICUREZZA, DI POLIZIA PORTUALE E DEI SERVIZI MARITTIMI DEL PORTO E DELLA RADA DI CIVITAVECCHIA

DEFINIZIONI

Per l'applicazione delle seguenti norme s'intende per:

Ministero: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Autorità Marittima: la Capitaneria di Porto di Civitavecchia;

Autorità Portuale: l'Ente competente per territorio istituito ai sensi della Legge 28/01/1994, n° 84;

Merce pericolosa: una merce trasportata in colli compresa in una delle classi del Codice IMDG edito dall'IMO;

Imballaggio: un recipiente od un qualsiasi elemento approvato ed utilizzato per contenere e preservare la merce pericolosa che si vuole trasportare;

Collo: l'imballaggio ed il suo contenuto;

Unità di carico: l'insieme di colli su veicoli stradali autopropulsi o rimorchiabili, oppure in casse mobili (contenitori);

Etichetta: il contrassegno conforme ai modelli allegati al DM 16/05/1986 e all'IMDG - CODE;

Marcatura: l'obbligo di apporre su ogni imballaggio un marchio indelebile e ben visibile che comprenda il simbolo convenzionale delle N.U. il numero di codice relativo al tipo d'imballaggio, il gruppo d'appartenenza e quando richiesto (per liquidi aventi densità superiore 1,2 - densità arrotondata alla prima cifra decimale), l'anno di fabbricazione (ultime due cifre), la Nazione in cui sono state effettuate le prove di collaudo (sigla internazionale automobilistica), la sigla del fabbricante ed un codice per l'identificazione dell'imballaggio tra quelli prodotti dal fabbricante stesso;

Compatibilità: l'osservanza delle norme particolari relative alle singole classi, sia per quanto si riferisce ai locali e agli spazi dove possono essere stivati i colli che i criteri di separazione delle merci tra loro incompatibili, secondo le modalità espresse dal DM 11/01/1984 e dall' IMDG CODE;

Em.S: la "Emergency Schedule" il cui numero d'identificazione è indicato per ciascuna merce pericolosa nell'indice generale del codice IMDG;

MFAG: il "Medical First Aid Guide" il cui numero d'identificazione è indicato per ciascuna merce pericolosa, nell'indice generale del codice IMDG;

Nome Tecnico: o "proper shipping name", la denominazione della merce come indicata dalla colonna "SUBSTANCE or ARTICLE" dell'indice generale del codice IMDG;

Lista delle merci pericolose da imbarcare/sbarcare: la scheda da allegare all'istanza da presentare all' Autorità Marittima per ottenere l'autorizzazione all'imbarco o il nulla osta allo sbarco.
La "Lista", in duplice copia, deve essere compilata a cura del Raccomandataro Marittimo, (allegato 3 - mod. "A");

Scheda di sicurezza: la scheda che reca le caratteristiche chimiche, fisiche e tossicologiche della merce pericolosa da imbarcare compilata dal produttore secondo (allegato 3 - mod. "B");

Scheda di separazione merci: la tavola sinottica (allegato 3 - mod. "C") per l'applicazione delle norme generali del Regolamento in materia di separazione delle merci pericolose incompatibili tra loro;

Istanze: le domande compilate (vedi allegati) dal Raccomandataro Marittimo o da un suo rappresentante, presentate alla Capitaneria di Porto di Civitavecchia - per ottenere l'autorizzazione all'imbarco/sbarco, trasbordo, transito;

Raccomandatario Marittimo: il soggetto di cui all'art. 2 della legge 4/04/1977, n° 135;

Servizio chimico di porto: il servizio reso dai Consulenti Chimici di Porto come da circolare del Ministero - Direzione Generale Demanio Marittimo e dei Porti, Serie II, n° 10, del 7/01/1981;

Ente Tecnico: il Registro Italiano Navale, o l'Ente di classifica straniero di bandiera;

Assimilazione: la procedura d'urgenza prevista dal Regolamento e dal dispaccio del Ministero prot. n. 3103118 del 12.01.1980 necessaria per autorizzare il trasporto marittimo di una merce pericolosa in colli non compresa negli elenchi relativi alle singole classi del codice IMDG;

Transito: il caso in cui la merce pericolosa presente a bordo non è sbarcata perché destinata ad altro porto;

Trasbordo: l'operazione commerciale che comporta lo sbarco temporaneo della merce ed il suo reimbarco su altra nave per consentire che la stessa raggiunga la destinazione finale;

Guardie ai fuochi: il servizio di vigilanza antincendio espletato in via prioritaria dal Corpo Nazionale dei vigili del fuoco nell'esercizio del servizio di prevenzione ed antincendio negli ambiti portuali, come previsto dall'art. 1 della Legge 13/05/1940, n° 690 (tale servizio deve essere reso, qualora ritenuto necessario, stimato il tempo occorrente al compimento delle operazioni d'imbarco, sbarco, transito e trasbordo di merce che presenta pericolo d'incendio o d'esplosioni, oppure per prodotti che possono sviluppare gas o vapori infiammabili o dare luogo a miscele esplosive. Il servizio può essere disposto altresì, a scopo preventivo, per merce pericolosa che presenta particolare caratteristica di nocività in caso d'incendio. Il servizio, inoltre, può essere in via alternativa espletato ed integrato dal servizio integrativo antincendio delle Guardie ai Fuochi ex lege).

Viaggio occasionale: la procedura che consente di autorizzare una nave al singolo viaggio di trasporto di merci pericolose in colli qualora la stessa non sia in possesso di tutti i requisiti previsti dalla presente ordinanza;

Sorveglianza antincendio: la sorveglianza esercitata da personale della nave con i dispositivi antincendio di dotazione della nave stessa, attivati e pronti all'impiego (manichette stese, lince sottopressione, estintori portatili nelle vicinanze) sotto la diretta responsabilità dell'Ufficiale di Coperta di guardia o d'altro Ufficiale appositamente designato dal Comandante della nave;

CAPO I

DELIMITAZIONE DELL'AMBITO PORTUALE E DESTINAZIONE DELLE BANCHINE

Art. 1

L'ambito portuale di Civitavecchia è compreso tra la cinta doganale, le nuove dighe di protezione e l'imboccatura del Porto avente orientamento Nord - Ovest.

La circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, ai sensi del Decreto 15 settembre 1999, del Ministero dei Trasporti e della Navigazione e successive modificazioni, è integrata dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti specchi acquei compresi nel tratto di costa che va dalla località "Torre Valdaliga" al punto limite della pineta "La Frasca".

La destinazione delle banchine del Porto, di competenza dell'Autorità Portuale, in aderenza al Piano Regolatore Portuale, è di seguito elencata solo a carattere illustrativo:

- | | | |
|--------|---|--|
| 1) | VESPUCCI - testata | Servizi portuali |
| 2) | CINCIARI | Merci varie e diverse |
| 2 bis) | S. ROSA | Servizi portuali |
| | INVASATURA Navi Traghetto FF.SS. | Passeggeri, autovetture, mezzi rotabili pesanti, carri merci ferroviari |
| 2 ter) | S. TEOFANIO | Stazionamento rimorchiatori e manutenzione navi |
| 3) | PRINCIPE TOMMASO | Passeggeri, autovetture, mezzi rotabili pesanti e nel tratto nord stazionamento delle unità dei servizi portuali (pilotine - battellaggio ed ormeggio) |

4)	SARDEGNA NORD	Passeggeri, autovetture, mezzi rotabili pesanti e stazionamento unità dei servizi portuali (rimorchiatori - pilotine - battellaggio ed ormeggio)
5)	SARDEGNA SUD	Come sopra
6)	MICHELANGELO	Come sopra
7)	GUGLIELMOTTI	Passeggeri, autovetture, mezzi rotabili pesanti
8)	CIALDI	Granaglie, cereali e altre merci varie alla rinfusa
9)	MARCONI	Merci varie
10)	TRAIANEA	Passeggeri e merci varie in colli*
11)	TRAIANEA	Passeggeri e merci varie in colli*
12)	DI TOCCATA	Passeggeri e merci varie in colli*
12 bis)	NUOVO CROCERISTICO - banchina "JOSEMARIA ESCRIVA DE BALAGUER"	Passeggeri
13)	ANTEMURALE	Passeggeri, galleggianti da lavoro**
13bis)	PROLUNGAMENTO ANTEMURALE	Passeggeri, galleggianti da lavoro**
14)	ALBICINI	Minerali, carbone ed altre merci varie solide alla rinfusa
15)	ROSSI	Merci varie solide alla rinfusa e diverse
16)	COMPAGNIA ROMA	Merci varie in contenitori
16 bis)	in testata banchina	Bettoline per la caricazione di bunker da impianto fisso***
18)	S. FERMINA	Traffico passeggeri ro-ro
19)	FLAVIONI	Traffico passeggeri e HSC e ro-ro
20)	XIV MAGGIO	Traffico passeggeri e HSC e ro-ro
21)	BANCHINA ESTERNA EX PUNTO FRANCO S. BARBARA - Darsena Romana RADICE NORD - APOLLODORO TESTATA SUD - APOLLODORO	Navi in sosta non operativa M/pescherecci stanziali Unità dei Corpi di Polizia (CP, GdF, PS, CC, VVF) Unità dei Corpi di Polizia (CP, GdF, PS, CC, VVF) Unità dei Corpi di Polizia (esclusi gli ultimi 40 mt in radice, limitrofi allo scalo d'alaggio in concessione)
	S.TEOFANIO (lato interno darsena Romana)	Unità da diporto
	MOLO DEL LAZZARETTO	Unità da diporto
22)	Invasatura del "Nuovo commerciale"	Merci varie
23)	Nord - commerciale	Merci varie
23)	Centrale - commerciale	Merci varie
23)	Sud - commerciale	Merci varie
	TORRE PETROLIFERA	Prodotti energetici

Note:

* fino alla realizzazione del nuovo terminal crocieristico, sono ammesse a carattere eccezionale, dall'Autorità Marittima d'intesa con l'Autorità Portuale, anche le operazioni di movimentazioni di merci solide alla rinfusa.

** i galleggianti non a carattere continuativo e compatibilmente con le primarie esigenze di traffico commerciale.

*** a carattere temporaneo in attesa della delocalizzazione alla testata della banchina n° 21.

CAPO II

MOVIMENTI, ANCORAGGI E ORMEGGI DELLE NAVI IN PORTO

Art. 2

(Movimenti)

L'Autorità Marittima regola l'entrata e l'uscita delle navi dal Porto e autorizza ed ordina i loro movimenti.

I comandanti delle navi, sia nazionali sia estere, sono obbligati ad eseguire gli ordini ricevuti dall'Autorità Marittima.

Art. 3

(Velocità di manovra)

Nel canale di accesso e nel bacino portuale le navi non devono superare la velocità di sei nodi e navigare con condotta prudentiale ed in conformità delle norme contenute nel Regolamento per prevenire gli abbordi in mare.

E' vietata la manovra contemporanea d'entrata e d'uscita delle navi nel canale d'accesso, salvo deroghe eccezionali concesse dall'Autorità Marittima (Sala Operativa).

Art. 4

(Divieti)

In ambito portuale, per motivi di sicurezza, è fatto divieto alle navi di:

- fare uso delle ancore, salvo autorizzazione specifica dell'Autorità Marittima;
- transitare e stazionare in modo da intralciare le manovre delle altre navi e/o impedire l'operatività degli scali di alaggio esistenti;
- ormeggiare alla darsena "Albicini", (banchine 14 e 16) con navi aventi lunghezza fuori tutto superiore a mt. 185, salvo particolari eccezioni da valutare di volta in volta;
- mantenere in funzione i sistemi radar di bordo;
- causare emissioni sonore e gassose inquinanti ed utilizzare inceneritori di bordo;
- scaricare acque di scarico (sewage), in porto e nella rada;
- ormeggiarsi su entrambi i lati dell'imboccatura della Darsena Romana;
- tonneggiare lungo le banchine frequentate da passeggeri ovvero da utenti/lavoratori portuali, al fine di effettuare operazioni di ormeggio e disormeggio;
- imbarcare semirimorchi o rimorchi, carichi di merce varia senza la necessaria certificazione di pesa.

E' proibito alle imbarcazioni e ai galleggianti, ad esclusione di quelli addetti ai servizi portuali, di accostarsi alle navi in movimento o con le eliche in moto.

E' vietato ad unità da diporto ormeggiare alle banchine commerciali, salvo casi di emergenza per condimento avverse.

Art. 5

(Obblighi)

Le navi all'ormeggio e, in casi eccezionali, autorizzate all'ancoraggio devono avere sempre a bordo il personale sufficiente per eseguire qualsiasi manovra che dovesse essere ritenuta necessaria a far fronte a qualsiasi tipo di emergenza o a movimentazione della nave disposta dall'Autorità Marittima.

Gli oneri relativi agli spostamenti di ormeggio e ancoraggio in presenza di accertata causa di forza maggiore o di stato di pericolo sono a carico della nave che esegue la manovra; in ogni altro caso essi sono a carico di chi abbia interesse ad effettuare la manovra.

Art. 6

(Segnalamenti acustici)

In ambito portuale, l'uso dei segnali acustici (fischio o sirena) è consentito esclusivamente nei casi previsti dal Regolamento per evitare gli abbordi in mare ed in tutti i casi di emergenza o di necessità.

Art. 7

(Cavi di ormeggio)

I cavi di ormeggio, di rimorchio e di emergenza in dotazione alle navi devono rispondere ai requisiti prescritti

dalle norme vigenti in materia e mantenuti in ottimo stato.

Le manovre di allontanamento delle navi dalle banchine non possono essere eseguite mediante operazioni di tonneggio.

Al di fuori del bacino storico è consentito l'uso dei cavi di ormeggio solo per spostamenti della nave lungo la medesima banchina.

Art. 8

(Servizi portuali)

I servizi di pilotaggio, ormeggio, rimorchio e battellaggio sono disciplinati da appositi Regolamenti, di cui si riportano le disposizioni principali:

- a) il servizio di pilotaggio è obbligatorio per le navi di stazza superiore alle cinquecento tonnellate di stazza lorda internazionale GT (Gross Tonnage) e negli altri casi specificati dal Regolamento. Sono esentate dall'obbligo del pilotaggio le navi da guerra nazionali ed estere, le navi da pesca, che non siano adibite alla pesca atlantica, i rimorchiatori e le navi addette al traffico locale ed ai lavori nei porti;
- b) il servizio di ormeggio, disormeggio e movimentazione delle navi con stazza lorda internazionale GT (Gross Tonnage) superiore alle cinquecento tonnellate deve essere disimpegnato dal Gruppo Ormeggiatori. Le navi di stazza lorda inferiore a detto limite, fatta eccezione per le navi petroliere cariche o vuote non degassificate e per le navi con carichi pericolosi, possono provvedere alle operazioni sopracitate con mezzi e personale di bordo; le navi da guerra nazionali ed estere sono esentate dall'obbligo del servizio di ormeggio.
- c) il servizio di imbarco, sbarco, trasbordo e maneggio di bagagli al seguito di passeggeri deve essere disimpegnato da impresa autorizzata dall'Autorità Portuale;
- d) il servizio di rimorchio in concessione è espletato negli specchi acquei rientranti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, nella rada entro il raggio di un miglio dalla nuova testata dell'Antemurale Cristoforo Colombo, nonché negli specchi acquei circostanti la torre petrolifera e in quelli compresi tra i punti di rada e la torre stessa, come meglio specificati nel relativo capoverso dello schema di separazione;
L'impiego dei rimorchiatori da parte delle navi entro la zona predetta è facoltativo, salvo per le manovre di ormeggio, disormeggio di navi che operano alla torre petrolifera, per quelle che trasportano merci pericolose (classe 1) e per tutti quei casi specifici in cui l'Autorità Marittima lo ritenga necessario per garantire la sicurezza degli ormeggi, delle banchine, delle manovre e della vita umana in mare

CAPO III

SCHEMA DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO E DISPOSIZIONI PER L'ATTERRAGGIO E L'USCITA DAL PORTO

Art. 9

(Istituzione dello schema di separazione del traffico)

E' istituito nella zona antistante l'imboccatura del porto di Civitavecchia, lo schema di separazione del traffico (Traffic Separation Scheme), convergente nel punto "C" posizionato sulle coordinate: LAT. 42°06'.8 N - LONG. 011° 44'.9 E, di seguito indicato:

- a) **AREA DI PRECAUZIONE** (Precautionary area): zona di mare a settore circolare di raggio 0,91 Mg. centrato sul punto "C", avente le seguenti coordinate: LAT. 42°06'.8 N - LONG. 011°44'.9 E, compreso tra il limite circolare della zona regolamentata relativa alla piattaforma e il rilevamento 074° dell'attuale testata dell'antemurale (fanale verde);
- b) **SETTORE DI ENTRATA - USCITA** (Recommended direction of traffic flow): zona di mare compresa tra la linea esterna circolare dell'area di precauzione per una profondità di 3 Mg. ed i rilevamenti veri 070° e 027° del punto "C";

- c) **ZONA DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO** (Separation zone): zona di mare d'ampiezza di 200 mt. e profondità 3 Mg. dalla linea esterna circolare dell'area di precauzione, mediana delle corsie d'entrata e d'uscita;
- d) **CORSIA DI TRAFFICO IN ENTRATA** (Entering Traffic Lane): zona di mare di profondità 3 Mg. compresa tra la linea esterna circolare dell'area di precauzione, il Rilv. 027° del predetto punto "C" e la zona di separazione del traffico;
- e) **CORSIA DI TRAFFICO IN USCITA** (Outgoing Traffic Lane): zona di mare di profondità 3 Mg. compresa tra la linea esterna circolare dell'area di precauzione, il Rilv. 070° del predetto punto "C" e la zona di separazione del traffico;
- f) **AREA DI PERICOLO PER BASSI FONDALI** (Area to be avoided): zona di mare antistante la costa delimitata dai punti:
 1. LAT. 42°07'.5 N - LONG. 011°45'.4 E;
 2. LAT. 42°07'.3 N - LONG. 011°44'.8 E;
 3. LAT. 42°06'.5 N - LONG. 011°45'.9 E;
 4. LAT. 42°06'.5 N - LONG. 011°46'.3 E;
- g) **ZONA DI TRAFFICO COSTIERO** (Inshore Traffic Zone): canale di ampiezza di circa 0.5 Mg. parallelo all'antemurale, lato esterno del porto avente figura trapezoidale i cui vertici coincidono con le seguenti coordinate:
 1. LAT. 42°06'.1 N - LONG. 011°46'.1 E;
 2. LAT. 42°06'.0 N - LONG. 011°45'.4 E;
 3. LAT. 42°04'.9 N - LONG. 011°46'.7 E;
 4. LAT. 42°05'.3 N - LONG. 011°47'.3 E;

Dette zone sono indicativamente rappresentate nell'allegato stralcio di carta nautica n. 123 "Litorale di Civitavecchia", edita dall'Istituto Idrografico della Marina Italiana, che è parte integrante del presente "Regolamento".

Art. 10

(Disposizioni sull'arrivo/partenza delle navi al/dal porto)

Tutte le navi in arrivo ed in partenza a/dal Civitavecchia, in navigazione nel bacino portuale, nello schema di separazione del traffico e nella rada, vengono plottate a mezzo radar del sistema P.A.C. (Port Approach Control) e, pertanto, hanno l'obbligo d'avere contatti radio con la sala operativa della Capitaneria di Porto.

I comandanti delle navi in atterraggio, un'ora prima dell'arrivo in porto devono comunicare la loro posizione alla sala operativa della Capitaneria di Porto a mezzo VHF - CH 16/14 e prestare ascolto su detti canali. All'atto della partenza deve essere comunicata l'ora.

Art. 11

(Obblighi connessi all'uso dello schema di separazione del traffico - Norme di carattere generale per tutte le navi "tradizionali - traghetti veloci ed H.S.C." in entrata ed in uscita dal porto)

Tutte le navi "tradizionali - traghetti veloci ed H.S.C.", comprese le navi con merci pericolose a bordo, con l'esclusione delle petroliere dirette alla piattaforma petrolifera, in atterraggio nel porto qualunque sia la rotta d'avvicinamento, devono immettersi obbligatoriamente nel "settore d'entrata", transitare nell'apposita "corsia di traffico", ove è consentita una velocità non superiore a 15 nodi ed entrare "nell'area di precauzione", osservando le prescrizioni della Regola 10 delle Norme per prevenire gli abbordi in mare citate in premessa.

Nell'area di precauzione, le unità di cui trattasi devono manovrare con la massima prudenza ed assumere, una "velocità di sicurezza", come definita nella Regola 6 della Colreg '72, non superiore a 10 nodi.

Nel bacino portuale, le unità di cui trattasi, devono procedere con la massima prudenza ed assumere una "velocità di manovra" non superiore a 6 nodi.

Con vento superiore a 10 nodi, le sole unità con lunghezza al galleggiamento inferiore a 100 metri, possono assumere una "velocità di manovra" fino a 10 nodi.

Analoghe limitazioni di velocità valgono per le navi (tradizionali - traghetti veloci ed H.S.C.) in uscita dal porto, fino al traverso della piattaforma petrolifera, superata la quale è consentito assumere una velocità non superiore a 20 nodi, fino al limite esterno dello schema di separazione del traffico e quella di crociera oltre detto limite.

All'interno delle "corsie di traffico" le navi devono tenersi discostate dalla zona di separazione del traffico, procedere mantenendo rotte dirette ed evitare per quanto possibile, cambiamenti improvvisi delle stesse.

Nel bacino portuale e nello schema di separazione del traffico, le navi, sia in entrata sia in uscita, devono mantenere le opportune distanze di sicurezza fra loro ed evitare incroci di rotte.

Gli elementi cinematici, temporali, meteorologici e di manovra d'attraversamento dello schema di separazione del traffico nel senso trasversale, dovranno essere registrati dalla nave che la effettua sui libri di bordo e comunicati, a cura del pilota, alla sala operativa della Capitaneria di Porto all'inizio ed al termine della suddetta manovra.

In presenza di petroliere alla torre petrolifera, tutte le navi in entrata ed in uscita dal porto devono adottare ulteriori precauzioni dettate dalle speciali circostanze del caso.

E' fatto obbligo alle navi che transitano nello schema di separazione del traffico d'effettuare l'ascolto radio a mezzo VHF CH 16/14.

Art. 12

(Divieti)

Nel tratto di mare compreso nello schema di separazione del traffico è vietato l'ancoraggio, la sosta, la pesca ed ogni altra attività.

E' vietato a tutte le navi e galleggianti di qualsiasi tipo, attraversare le zone di mare comprese nello schema di separazione del traffico nella direzione nord/sud e viceversa; sono consentite deroghe a detto principio solo alle navi con il pilota a bordo.

Il naviglio minore da traffico, da pesca e da diporto ecc, in navigazione nella direzione nord/sud e viceversa, può transitare nell'area di precauzione, usando la massima prudenza, rispettando le precedenza e le regole vigenti in materia di sicurezza e prevenzione degli abbordi in mare (Colreg 72), con divieto, quindi, d'accesso alle corsie di traffico, riservate esclusivamente al naviglio maggiore.

Art. 13

(Norme particolari per le navi cisterne)

Alle navi cisterna dirette alla piattaforma petrolifera, da qualunque direzione esse provengano è vietata la navigazione all'interno delle corsie di traffico (entrata ed uscita) e nella zona di precauzione.

E' consentito l'attraversamento dello schema di separazione del traffico nel senso trasversale, solo con le modalità previste dal successivo articolo 15.

Segnatamente alle condizioni d'agibilità, agli obblighi ed ai limiti delle condizioni meteorologiche prescritte per effettuare le manovre d'ormeggio e disormeggio al terminale petrolifero, si richiamano le norme di cui alla propria Ordinanza n. 23/2001 del 12/04/2001 e successive modificazioni ed integrazioni.

USO DELLA RADA E ZONE D'ANCORAGGIO

Art. 14

(Istituzione delle zone d'ancoraggio in rada)

Nella rada di Civitavecchia sono istituite le zone d'ancoraggio indicativamente rappresentate nell'allegato stralcio di carta nautica n.123 "Litorale di Civitavecchia", edita dall'Istituto Idrografico della Marina Italiana, che è parte integrante del presente Regolamento, delimitate dalle seguenti coordinate geografiche:

- Area "A" destinata a tutte le navi ad eccezione di quelle che trasportano merci pericolose

"a" (Lat. 42° 04'40" N – Long. 011°44'43" E)

"b" (Lat. 42° 04'49" N – Long. 011°45'54" E)

"c" (Lat. 42° 04'12" N – Long. 011°46'34" E)

"d" (Lat. 42° 03'42" N – Long. 011°45'42" E)

- Area "B" destinata solo alle navi che trasportano merci pericolose;

"c" (Lat. 42°04'12" N – Long. 011°46'34" E)

"d" (Lat. 42°03'42" N – Long. 011°45'42" E)

"e" (Lat. 42°03'42" N – Long. 011°47'06" E)

"f" (Lat. 42°02'51" N – Long. 011°46'35" E)

E' fatto obbligo alle navi che sostano nella rada, di ancorarsi esclusivamente nelle suddette aree, ove è vietata la pesca.

Diverse esigenze operative degli ancoraggi ed eventuali deroghe, saranno valutate ed autorizzate di volta in volta dall'Autorità Marittima.

I comandanti delle navi, al termine della manovra d'ancoraggio devono obbligatoriamente comunicare alla sala operativa della Capitaneria di Porto l'ora ed il punto di fonda. Analoga comunicazione, segnatamente all'ora, deve essere effettuata alla partenza.

In presenza di navi all'ancora, il transito nelle zone d'ancoraggio è consentito usando la massima prudenza, tenendo una distanza di sicurezza e rispettando le precedenza e le regole vigenti in materia di sicurezza e prevenzione degli abbordi in mare (Colreg 72).

Art. 15

(Obblighi relativi alle navi con merci pericolose in rada)

Il pilotaggio è obbligatorio per le navi cisterna:

- nella zona di mare compresa nel raggio di un miglio dalla piattaforma petrolifera;
- per dirigere dall'area d'ancoraggio alla piattaforma e viceversa, attraverso lo schema di separazione del traffico.

L'attraversamento del sistema di separazione del traffico da parte delle navi cisterne, con il pilota a bordo, deve avvenire evitando incroci di rotte d'altre navi e nel rispetto delle precedenza e delle regole vigenti in materia di sicurezza e di prevenzione degli abbordi in mare (Colreg 72).

Le navi con merci pericolose alla fonda, con l'esclusione delle navi cisterne, per dirigere verso il porto devono portarsi obbligatoriamente sul limite dell'area di precauzione per imbarcare il pilota, qualora obbligate, con il divieto di entrare nel sistema di separazione del traffico.

E' fatto obbligo ai comandanti delle navi che effettuano dette manovre di comunicarle alla sala operativa della Capitaneria di Porto.

Art. 16

(Servizi tecnico - nautici ed altri in rada)

Ai mezzi destinati ai servizi tecnico - nautici del porto: pilotaggio, rimorchio, ormeggio, battellaggio, nonché bunkeraggio, raccolta rifiuti, servizi integrativi antincendio ed antinquinamento, ecc, è fatto divieto d'attraversare il settore d'entrata e d'uscita dello schema di separazione del traffico.

Eventuali deroghe potranno essere autorizzate dall'Autorità Marittima, qualora ricorrano circostanze di fattibilità.

CAPO IV

NORME DI POLIZIA DEGLI SPECCHI ACQUEI PORTUALI - DELLA RADA E DEL CIRCONDARIO

Art. 17

(Divieti generali)

In ambito portuale è fatto divieto:

- effettuare prove di macchina sugli ormeggi ad esclusione di quelle effettuate con elica a passo zero e previa autorizzazione dell'Autorità Marittima in zone da questa appositamente individuate.
- Il comandante della nave prima dell'inizio delle prove dovrà accertarsi che lo specchio acqueo poppiere sia libero da qualsiasi tipo di mezzi e/o ostacoli e disporre di un idoneo servizio di sorveglianza rimanendo in ogni caso responsabile di qualunque danno dovesse essere causato a persone o cose, dalle suddette prove.
- Le navi a turbina devono adottare le medesime precauzioni e limitare al massimo i reflussi lungo le banchine;
- pescare con qualsiasi attrezzo o sistema salvo particolare autorizzazione dell'Autorità Marittima;
 - effettuare la balneazione, lo sci nautico, il canottaggio e attività sportive, incompatibili con le attività commerciali;
 - navigare a vela;

Art. 18

(Navi in disarmo)

Nel porto e nella rada non è consentito porre navi in disarmo, né procedere a demolizione delle stesse.

Eventuali casi eccezionali di disarmo o demolizione, dovuti a causa di forza maggiore, potranno essere presi in considerazione di volta in volta dall'Autorità Marittima d'intesa con l'Autorità Portuale.

Art. 19

(Palombari e sommozzatori)

Qualsiasi attività da compiersi nelle zone ricadenti nel Compartimento Marittimo di Civitavecchia, con l'impiego di palombari o sommozzatori, è soggetta alla preventiva autorizzazione e alla vigilanza dell'Autorità Marittima.

I palombari ed i sommozzatori in servizio locale, autorizzati ad operare nel Compartimento di Civitavecchia, sono esclusivamente quelli iscritti nell'apposito registro tenuto dall'Autorità Marittima ai sensi dell'art. 205 del Regolamento per l'esecuzione al Codice della Navigazione.

Art. 20

(Norme di sicurezza)

L'attività dei palombari e dei sommozzatori è subordinata alle seguenti norme di sicurezza.

Le imprese autorizzate ad eseguire lavori subacquei nel Compartimento di Civitavecchia o i singoli palombari che esercitano la loro attività nel porto sono tenuti in base all'art. 204 del Regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione - Parte Marittima, a sottoporre a preventiva visita di collaudo le imbarcazioni e le apparecchiature da palombaro (pompe, compressori, manichette, scafandri, ecc.) a cura dell'Ente Tecnico.

I palombari devono essere coadiuvati da una guida, da un aiutante e da almeno due persone.

Essi devono avere piena conoscenza dei segnali di convenzione per comunicare con l'esterno.

Il materiale occorrente per il servizio dei palombari deve essere mantenuto in ottime condizioni di funzionamento e di tipo approvato/ certificato.

I sommozzatori devono essere coadiuvati da una guida e da un aiutante.

Essi devono avere piena conoscenza dei segnali di convenzione per comunicare con l'esterno.

Le apparecchiature ed i loro accessori impiegati dai sommozzatori devono essere in ottimo stato di conservazione e di efficienza e, per quanto riguarda le bombole, devono avere il certificato di collaudo in corso di validità.

Art. 21

(Ispezioni subacquee)

Le operazioni di carenaggio e di ispezioni delle navi, da parte dei sommozzatori, devono essere preventivamente autorizzate dall'Autorità Marittima, che ne stabilirà di volta in volta le relative modalità di esecuzione.

Art. 22

(Navi militari)

E' rigorosamente vietato, ai palombari ed ai sommozzatori di avvicinarsi ad una distanza inferiore a trecento metri dalle navi militari di qualsiasi nazionalità ormeggiate in porto e in rada, e nelle acque territoriali ricadenti nella giurisdizione del Compartimento Marittimo.

Art. 23

(Battellaggio e trasporto di cose)

Il trasporto via mare di persone e di cose, fra il porto e le navi in rada e la torre petrolifera è riservato alle imbarcazioni appartenenti ai battellieri o a ditte espressamente autorizzate dall'Autorità Marittima, mediante il rilascio di licenza di concessione.

Il trasporto di persone con i mezzi nautici appartenenti alle navi passeggeri, deve essere autorizzato dall'Autorità Marittima, che procederà subordinatamente alla disponibilità del servizio di battellaggio esistente.

Alle navi di uso speciale (draghe - pontoni - bettoline - supply vessel, ecc.), adibite occasionalmente ai lavori in ambito portuale, è consentito il trasporto ad uso proprio di membri di equipaggio e/o delle provviste e dotazioni di bordo.

Ai conduttori di imbarcazioni da pesca e da diporto è rigorosamente vietato esercitare il trasporto di cose e di persone al di fuori dei casi espressamente previsti da norme di riferimento.

Art. 24

(Rifornimento di bunker, di acqua e ritiro rifiuti da bordo)

Il rifornimento alle navi mercantili (ad esclusione delle petroliere, per le quali si applicano le norme previste dall'apposita Ordinanza e delle navi in transito nella rada) di acqua e di bunker per mezzo di bettoline deve essere effettuato esclusivamente da ditte concessionarie con uso degli impianti fissi esistenti.

I mezzi nautici addetti ai servizi portuali devono avere i tubi di scarico dei motori dotati di reti parascintille ed il bottazzo di gomma - plastica - fibra vegetale, per l'avvicinamento alle navi cisterne.

Le navi che sostano nell'ambito della rada o nel porto, hanno l'obbligo di raccogliere i rifiuti di natura alimentare, rifiuti domestici o comunque assimilati agli urbani che normalmente vengono prodotti a bordo di una nave e che possono essere scaricati in modo continuo o periodico, in contenitori a tenuta, appositamente segnalati.

Per la corretta raccolta e relativo smaltimento di particolari categorie di rifiuti (come ad es. le dotazioni sanitarie di bordo), nonché altri rifiuti pericolosi non domestici, valgono le modalità operative nel rispetto delle speciali disposizioni in materia.

Tali rifiuti non possono essere conservati a bordo ma devono essere consegnati alle imprese autorizzate in occasione dell'arrivo in rada o in porto e, successivamente, almeno una volta nelle 24 ore. I Comandi di bordo dovranno registrare su apposito registro (Garbage Register) le operazioni connesse allo smaltimento dei rifiuti. Tali registri resteranno a disposizione dell'Autorità Marittima per le opportune verifiche e controlli.

CAPO V

NORME DI POLIZIA DELLE BANCHINE E DELLE AREE PORTUALI

Art. 25

(Varchi di accesso)

L'ambito territoriale del Porto di Civitavecchia presenta i seguenti varchi:

- 1) - Varco "Fortezza" aperto permanentemente al traffico pedonale e veicolare autorizzato;
- 2) - Varco "Marina" o "Porta Livorno" (aperto permanentemente al transito pedonale) (*);
- 3) - Varco "Vespucci" (aperto al traffico veicolare e pedonale);
- 4) - Varco "Tarquinia" o ex "Punto Franco" (permanentemente chiuso al traffico);
- 5) - Accesso "Punta S. Paolo" (chiuso al traffico veicolare, ma aperto al transito di automezzi da lavoro);
- 6) - Accesso vigilato "Antemurale C. Colombo" (aperto al traffico veicolare e pedonale autorizzato);

(*) Fino a quando non verrà attuato il nuovo assetto viario previsto dall'Autorità Portuale di Civitavecchia.

Art. 26

(Accesso di persone e passeggeri)

Nel Porto di Civitavecchia possono accedere liberamente persone e passeggeri diretti alle Stazioni marittime, all'imbarco sulle navi passeggeri, nonché agli Uffici pubblici. Nelle aree speciali destinate in via prioritaria alla movimentazione di merci varie (es. minerali, cereali, merci alla rinfusa, auto, idrocarburi, cellulosa, carbone, caolino, etc.), possono accedere esclusivamente le persone autorizzate o munite di nulla osta.

In porto è consentito l'accesso con autoveicoli, automezzi, motocicli, muniti di apposito permesso, salvo quelli diretti all'imbarco come regolato dai successivi articoli. I permessi per l'accesso in porto per i mezzi sopracitati sono rilasciati dall'Autorità Portuale sentita l'Autorità Marittima. L'accesso in porto di personale di Enti istituzionali e Forze di polizia, è legittimato dal possesso del relativo contrassegno rilasciato dall'Amministrazione di appartenenza. L'Autorità Marittima, si riserva altresì di regolamentare mediante rilascio di appositi permessi (nella fattispecie trattasi di contrassegni di cui al dispaccio prot. n° 520-1696, in data 14/04/1995, del Ministero dei Trasporti e della Navigazione - ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché del D.M. 8/06/1987), l'accesso ai varchi di categorie di soggetti operanti in porto e a bordo delle navi, con veicolo al seguito, iscritti nei registri tenuti dall'Autorità Marittima medesima.

Art. 27

(Accesso di persone a bordo)

Le persone che non siano direttamente interessate all'imbarco ed alle operazioni commerciali in genere, non possono accedere a bordo delle navi all'ormeggio. Possono accedere occasionalmente a bordo i familiari dei marittimi imbarcati, i visitatori che abbiano ottenuto un nulla osta rilasciato dall'Autorità Marittima, previo consenso del comando di bordo, che può essere espresso anche attraverso l'agenzia marittima raccomandataria.

I comandi delle navi presenti in porto devono mantenere un servizio continuativo di vigilanza agli scalandroni od altri accessi, al fine di evitare che persone non autorizzate possano salire a bordo. Tale servizio può essere assicurato con personale di bordo o con guardie giurate appositamente autorizzate ad espletare la vigilanza privata in ambito portuale. I permessi temporanei di accesso a bordo sono comprensivi del permesso di accesso in porto.

Art. 28

(Accesso di persone a bordo di navi cisterna e con merci pericolose)

L'accesso a bordo di navi adibite al trasporto di carichi infiammabili o di altre merci pericolose, di persone che non fanno parte dell'equipaggio, è consentito solo previa autorizzazione dell'Autorità Marittima su esplicito nulla osta del comandante della nave.

Art. 29

(Circolazione e segnaletica)

La circolazione all'interno del porto avviene nel rispetto delle norme vigenti in materia di circolazione stradale, con la limitazione della velocità massima oraria di Km. 30 (trenta), salvo quanto diversamente stabilito.

E' fatto comunque obbligo ai conducenti di regolare la velocità del veicolo in modo che, tenute presenti le eventuali limitazioni, avuto riguardo al loro tipo e carico, alle condizioni del traffico ed a altre speciali circostanze di qualsiasi natura, essa non costituisca pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose o di intralcio per la circolazione. Ogni veicolo deve altresì moderare la velocità, e all'occorrenza fermarsi in prossimità delle Stazioni Marittime e degli attraversamenti pedonali per l'imbarco. E' fatto assoluto divieto di sorpasso.

Art. 30

(Circolazione e sosta per operazioni commerciali)

La circolazione e la sosta dei veicoli sono vietate nel raggio di azione dei mezzi meccanici (gru, paccchi, aspiratori silos, tramogge, etc.) salvo quanto previsto dall'art. 80, comma 3, del Regolamento di Esecuzione al Codice della Navigazione - Parte Marittima.

Durante il tempo strettamente occorrente alle operazioni commerciali dei veicoli i conducenti non possono allontanarsi dagli stessi, devono porre la massima attenzione ai carichi sospesi ed attenersi alle norme vigenti in materia infortunistica.

Art. 31

(Aree adibite a parcheggio)

Sono istituite nel porto le seguenti aree adibite a parcheggio, appositamente identificate con segnaletica orizzontale e verticale dall'Autorità Portuale, come meglio indicate nell'elaborato grafico (**Allegato - 1**). Tali aree a parcheggio potranno subire sensibili variazioni, in seguito a sopraggiunte esigenze. Per quanto concerne le restanti aree portuali site a nord del porto (banchina commerciale, nuovo Terminal Container, approdo "La Mattonara"), essendo le medesime oggetto di lavori, potranno essere previste aree di sosta temporanee disciplinate da singole ordinanze relative agli autoveicoli e semirimorchi.

Settore A - Zona antemurale:

- A1) parcheggio auto riservati Autorità Marittima;
- A2) parcheggio temporaneo mezzi pesanti;

Settore B - Zona Forte Michelangelo:

- B1) parcheggio auto ad orario;

Settore C - Zona Varco "Fortezza":

- C1), C2) e C3) parcheggi riservati Guardia di Finanza, Polizia di Stato e Carabinieri;

Settore D - Zona Stazione Marittima:

- D1) parcheggio auto ad orario;
- D2) parcheggio auto ad orario;
- D3) parcheggio riservato Dogana;
- D4) parcheggio riservato Autorità Marittima;
- D5) parcheggio riservato Autorità Marittima/Dogana/Sanità Marittima;

Settore E - Zona Calata Principe Tommaso:

- E1) parcheggio auto ad orario;

Settore F - Zona Darsena Romana lato est:

- F1) parcheggio auto ad orario;
- F2) parcheggio riservato equipaggi motovedette di Stato;
- F3) parcheggio auto ad orario;

Settore G - Zona Darsena Romana lato ovest:

- G1), G2) e G3) parcheggio auto ad orario;

Settore H - Zona varco Vespucci:

- H1) parcheggio auto ad orario;
- H2) parcheggio temporaneo mezzi pesanti;

Settore L - Zona Autorità Portuale:

- L1), L2), L3), L4) e L7) parcheggio auto riservato Autorità Portuale;
- L5) e L6) parcheggio riservato alla Polizia di Stato.

Art. 32

(Divieti di sosta)

Nell'ambito portuale è vietata la sosta nei luoghi non espressamente previsti come parcheggi o come aree di imbarco.

Tutte le autovetture non possono comunque sostare, anche nelle zone destinate a parcheggio, dopo le ore 24:00 e fino alle ore 06:00 del giorno successivo, salvo particolari deroghe per gli operatori portuali e per imbarchi notturni;

Le auto parcheggiate in divieto di sosta possono essere rimosse d'autorità con oneri a carico del proprietario.

La sosta delle autovetture, degli autocarri e dei veicoli in genere, non impegnati in operazioni di imbarco e sbarco è comunque vietata lungo tutte le banchine del porto ad una distanza inferiore a tre metri dal ciglio banchina salvo quanto diversamente stabilito con apposita segnaletica.

Art. 33

(Visite collettive e riprese filmate in porto)

Le visite collettive in porto promosse da scuole, enti, organizzazioni in genere, nonché riprese cine/foto a carattere professionale, sono consentite previa autorizzazione dell'Autorità Marittima e/o dell'Autorità Portuale che valuterà caso per caso.

Non sono consentite visite collettive notturne a bordo.

Art. 34

(Divieti)

In ambito portuale per motivi di sicurezza è vietato:

- avvicinarsi alle bitte d'ormeggio ed ai cavi in tensione, durante le manovre di ormeggio/disormeggio delle navi, ad una distanza di sicurezza non inferiore alla lunghezza dei cavi in tensione;
- occupare con qualsiasi mezzo o materiale le sedi viarie, i binari, i tombini di scarico e di deflusso delle acque, le bocche antincendio e le prese di acqua ed altri impianti destinati ad usi di pubblica utilità.

Le merci e i materiali devono in ogni caso trovarsi a una distanza non inferiore a due metri dai binari ferroviari e dalle gru, e non devono intralciare la viabilità portuale.

Sulle banchine e nelle aree portuali è vietato, in particolare, lasciare al termine delle operazioni di caricazione - scarica, residui di merci alla rinfusa, rifiuti speciali ed immondizie in genere.

Art. 35

(Movimentazione e deposito di merci)

La movimentazione ed il deposito in porto delle merci destinate all'imbarco o allo sbarco, devono essere autorizzate dall'Autorità Portuale, che è deputata a stabilire i punti di deposito, le condizioni alle quali i depositi stessi devono essere subordinati in relazione all'altezza dei cumuli delle merci, all'estensione ed ai limiti delle aree che possono essere occupate ed ogni altra prescrizione in genere.

Art. 36

(Esercizio di attività lavorative)

In ambito portuale e a bordo delle navi non è consentito l'esercizio di attività lavorative che non siano espressamente e rispettivamente autorizzate dall'Autorità Portuale o l'Autorità Marittima conformemente alle norme di riferimento.

Art. 37

(Disinfestazione, derattizzazione e fumigazione)

Le operazioni di disinfestazione, di derattizzazione e di fumigazione a bordo delle navi devono essere svolte solo dalle ditte riconosciute idonee dall'Ufficio di Sanità Marittima. L'istanza da presentare all'Autorità Marittima deve contenere gli indicativi della nave, dell'armatore, dell'agenzia marittima e gli orari in cui effettuare dette operazioni e le tecniche e modalità dell'intervento.

L'ormeggio per effettuare dette operazioni sarà assegnato di volta in volta dall'Autorità Marittima d'intesa con l'Autorità Portuale che determinerà anche le norme cautelative, sentito l'Ufficio Sanitario competente.

Prima di iniziare le operazioni di disinfestazione, di derattizzazione e di fumigazione, la ditta incaricata deve assicurare che la nave sia completamente sgombrata di persone, che siano state sbarcate tutte le provviste di bordo e l'acqua potabile, e predisporre un servizio di guardiania in banchina con l'incarico di interdire l'accesso a bordo.

Al termine delle predette operazioni, la guardiania deve continuare ad assicurare il proprio servizio fino a quando i locali della nave non saranno ritenuti idonei all'accesso di persone dall'Ufficio Sanitario competente.

In caso di interventi parziali, limitati ad alcuni locali della nave, le norme cautelative anzidette saranno stabilite di volta in volta dalla competente Autorità sanitaria.

CAPO VI

ASSEGNAZIONE DEGLI ORMEGGI ALLE NAVI - CAMBI DI ORMEGGI

Art. 38

(Assegnazione accosti)

I turni di accosto, l'assegnazione ed i cambi degli ormeggi delle navi e galleggianti sono regolati dall'Autorità Marittima d'intesa con l'Autorità Portuale.

L'ora di arrivo della nave in rada è quello di fonda.

Le navi passeggeri in servizio di linea hanno, nei limiti degli orari prestabiliti, la precedenza per l'entrata e l'uscita dal porto sulle altre navi; tuttavia non è consentito, per motivi legati alla sicurezza della navigazione, la coincidenza degli orari di arrivo e partenza di più navi, anche di linea.

Le navi in uscita hanno la precedenza su quelle in entrata.

L'Autorità Marittima, sentita l'Autorità Portuale, stabilisce gli orari di partenza, qualora coincidenti.

Le navi che effettuano trasporto passeggeri dovranno necessariamente rispettare gli orari prestabiliti, in caso contrario le stesse perderanno il turno.

I comandi delle navi sono tenuti a confermare all'Autorità Marittima la partenza almeno quindici minuti prima.

La domanda d'accosto deve essere presentata su apposito modello, (anche a mezzo di posta elettronica) debitamente sottoscritta dal Raccomandario Marittimo, all'Autorità Marittima, all'Autorità Portuale ed alla Polizia di frontiera, almeno ventiquattro ore prima dell'arrivo della nave.

In mancanza dell'indicazione della banchina d'accosto, la nave dovrà ormeggiarsi nel punto che verrà indicato dall'Autorità Marittima sentita l'Autorità Portuale, tenuto conto delle esigenze operative della nave.

Gli eventuali cambi di ormeggio vengono disposti dall'Autorità Marittima d'intesa con l'Autorità Portuale su richiesta del Comandante della nave o del suo Raccomandario Marittimo.

Art. 39

(Accertamento dei giorni lavorativi)

I giorni lavorativi o parzialmente lavorativi, ai fini delle stallie delle navi, sono dichiarati dall'Autorità Marittima che tiene il registro degli accertamenti dello stato del tempo, del mare e di ogni altra circostanza che, per gli effetti delle stallie, possa impedire il normale svolgimento delle operazioni di carico e scarico.

Art. 40

(Sicurezza delle operazioni commerciali)

Le operazioni di imbarco o sbarco che richiedono l'impiego di gru o di galleggianti sotto bordo possono essere interrotte in tutti i casi in cui la forza del vento e del mare ne renda difficoltosa e pericolosa la manovra, nonché in tutti i casi in cui lo spolverio delle merci alla rinfusa possa pregiudicare l'igiene pubblica.

CAPO VII

DISPOSIZIONI GENERALI CONCERNENTI L'IMBARCO, LO SBARCO, IL TRASBORDO ED IL TRASPORTO PER MARE DI MERCI PERICOLOSE.

Art. 41

(Campo di applicazione)

Nell'ambito del porto di Civitavecchia sono soggette alle presenti disposizioni le navi nazionali e straniere di qualunque stazza e per qualunque destinazione che imbarcano, sbarcano, trasbordano o trasportano merci pericolose:

- in colli;
- in colli posti in "unità di carico" o su "carrelli" oppure posti in contenitori posizionati su "carrelli";
- in contenitori che contengono solidi alla rinfusa;
- in contenitori intermedi;
- in contenitori cisterna;
- in veicoli cisterna stradali;
- in veicoli stradali che contengono solidi alla rinfusa o segmenti solidi contenenti merci pericolose.

Ai fini di quanto disposto nella presente parte, si applicano le definizioni contenute nella vigente normativa nazionale ed internazionale in materia di trasporto di merci pericolose.

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

Art. 42

(Certificazione della nave)

L'armatore o il raccomandatario marittimo della nave che intende operare nel porto di Civitavecchia deve depositare presso l'Autorità Marittima la seguente documentazione:

- a) copia della pertinente certificazione nave relativa alla idoneità della stessa al trasporto delle merci pericolose (qualora non già depositata);
 - b) dichiarazione multimodale per il trasporto di merci pericolose, conforme al modello allegato al presente Regolamento di cui è parte integrante (allegato - 2), redatto anche in lingua inglese per le spedizioni internazionali, completo se del caso, delle ulteriori indicazioni previste dall'art. 1, del Decreto 31.12.2001 (pubblicato sulla G.U. Serie generale n° 17, del 21.01.2002) nelle ipotesi indicate nel medesimo articolo del predetto Decreto;
 - c) Manifesto delle merci pericolose (di cui alla regola 5.5, Capitolo VII, Solas 74 come emendata e Regola 4, Annesso III, Marpol 73/78);
 - d) piano di carico. Per le navi full - container o ro-ro devono essere individuate numericamente le singole posizioni di stivaggio quali risultanti dal "Piano generale delle baie di stivaggio" (Master bay plan).
- La sopraddetta documentazione può essere fornita in copia.

Art. 43

(Obblighi del Comandante della nave)

Il Comandante della nave che trasporta o deve imbarcare, sbarcare o trasbordare merci pericolose, prima di iniziare le operazioni commerciali deve assicurarsi che:

- gli impianti di bordo (antincendio, ventilazione, refrigerazione etc.) siano in perfetto ordine ed efficienza.
- nelle stive dove si debbano effettuare le movimentazioni, non siano presenti gas o vapori tossici e infiammabili;

- le merci da imbarcare, sbarcare o in transito munite di regolare autorizzazione dell'Autorità Marittima (che è rilasciata previo nulla osta dell'Autorità Portuale, del Chimico del porto e della Polizia di Stato), siano accompagnate dalle "schede di sicurezza" fornite dal produttore o dallo speditore e ricevitore della merce ;
- il personale di bordo abbia preso conoscenza dei rischi connessi con l'imbarco delle merci pericolose da trasportare e conosca le norme di sicurezza da adottare in caso di situazioni di emergenza;
- vengano imbarcate solo merci con gli imballaggi integri e a perfetta tenuta;
- i colli vengano stivati nel rispetto delle norme particolari relative alle singole classi riguardo agli spazi ed ai locali ammessi sia per quanto riguarda i criteri di separazione delle merci tra loro, sia per quanto riguarda merci/ locali tra loro incompatibili;

Qualora nel corso delle manipolazioni a bordo si dovessero verificare rotture degli imballaggi o in ogni caso fuoriuscita del loro contenuto, il comandante della nave è tenuto a sospendere le operazioni di movimentazione dandone immediata comunicazione all'Autorità Marittima e al Chimico del porto.

Le operazioni potranno essere riprese non appena saranno ripristinate le condizioni di sicurezza per l'equipaggio e completate le eventuali operazioni di bonifica, come attestato da specifico certificato del chimico del porto e valutate che sussistano tutte le condizioni per la ripresa di dette operazioni.

Art. 44

(Autorizzazione all'imbarco e trasbordo o il nulla osta allo sbarco)

L'armatore o il raccomandatario marittimo della nave o un suo rappresentante presenta all'Autorità Marittima, con almeno ventiquattro ore d'anticipo sul previsto arrivo della nave l'istanza intesa ad ottenere autorizzazione all'imbarco/sbarco o trasbordo delle merci pericolose (vds. allegati 3, e 3₁ - mod. "D");

L'istanza deve soddisfare l'imposta sul bollo, deve essere compilata in duplice copia e riportare le seguenti indicazioni:

- nome, nazionalità, stazza lorda della nave;
- data e ora del previsto arrivo della nave; ormeggio previsto della nave in porto;
- porto di destinazione o di provenienza della merce;
- nome tecnico, numero ONU, pagina codice IMDG, eventuale punto di infiammabilità, Ems, Mfag di ogni merce da imbarcare o sbarcare, quantità, tipo degli imballaggi e peso lordo della merce pericolosa da imbarcare;
- piano di carico e posizione di stivaggio prevista per le merci da imbarcare o sbarcare;
- targa del veicolo, qualora si tratti di merci caricate su veicoli stradali;
- sigla del contenitore, qualora si tratti di merce posta in contenitore nonché tipologia dello stesso, (box, flat, rack, tank, open top, 20', 40' e simili).

Tutti i dati di cui sopra dovranno essere riportati su di una lista "merci pericolose da imbarcare/sbarcare" (vds. allegato 3 - mod. "A").

L'istanza deve riferirsi alla totalità delle merci da imbarcare e/o sbarcare.

L'Armatore o il raccomandatario marittimo della nave o un suo rappresentante deve comunicare all'Autorità Marittima la presenza a bordo di merci pericolose in transito per le successive azioni di competenza.

Nella predisposizione dello stivaggio, si deve tenere conto dei "criteri di separazione" stabiliti dalla vigente normativa in materia (vds. allegato 3 - mod. "C") nonché di quanto indicato nella documentazione.

Nell'istanza deve essere attestato che i contenitori utilizzati per il trasporto delle merci pericolose in colli sono omologati in conformità alla convenzione css 72 e successivi emendamenti

All'istanza deve essere allegato il "manifesto speciale" di cui alla regola 5, capitolo 7 della Solas 74, come emendata, ed alla regola 4, annesso 3 della Marpol 73/78 relativo alle merci in transito nonché i documenti indicati ai successivi punti.

L'Autorità Marittima riceve, se necessario, il parere del competente ufficio dell'ente tecnico circa l'idoneità della nave a compiere l'unico viaggio "occasionale" (vds. allegato 3 - mod. "L").

Una copia della lista delle merci pericolose da imbarcare o sbarcare dovrà essere presentata all'Autorità Marittima, con il visto del Chimico del porto, che dovrà verificare la corretta classificazione della merce e controllare le informazioni fornite in materia di sicurezza.

L'Autorità Marittima, mediante l'esame della documentazione presentata, verifica che la documentazione relativa alla merce sia compilata in ogni sua parte, che la nave sia idonea al trasporto delle merci pericolose e, se necessario degli autoveicoli, che le merci pericolose siano ammesse al trasporto marittimo, che gli imballaggi e i contenitori, o i contenitori/veicoli cisterna, rispondano alla normativa vigente, che le posizioni di stivaggio indicate siano coerenti con la certificazione attestante l'idoneità della nave.

In esito al predetto esame l'Autorità Marittima autorizza l'imbarco, sbarco o trasbordo (vds. allegato 3 - mod. "D").

Nel caso di richiesta di imbarco di veicoli cisterna vuoti che abbiano trasportato in precedenza carichi pericolosi, dovrà essere acquisita la necessaria documentazione attestante la degassificazione o il lavaggio della cisterna con dichiarazione del Chimico del porto.

Copia dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto o del nulla osta allo sbarco o trasbordo è restituita al richiedente (armatore o raccomandatario marittimo della nave o un suo rappresentante) che provvederà per la consegna della stessa al comandante della nave.

Fermo restando l'osservanza della normativa in materia d'imposta sul bollo, l'istanza di cui al precedente punto e i relativi allegati, può essere trasmessa all'Autorità Marittima via fax o per posta elettronica.

Parimenti, l'Autorità Marittima può trasmettere l'autorizzazione o il nulla osta via fac-simile o per posta elettronica.

Nel caso di relazioni esclusive bilaterali tra porti nazionali non è necessario il nulla osta allo sbarco di merci pericolose, ma è sufficiente che l'Autorità Marittima del porto di sbarco o trasbordo sia posta a conoscenza delle merci pericolose in arrivo; a tal fine l'Autorità Marittima del porto d'imbarco trasmette via facsimile o per posta elettronica a quella del porto di sbarco o trasbordo l'autorizzazione concessa.

La trasmissione avviene in conto spese all'Armatore o del raccomandatario marittimo della nave.

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

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

Art. 45

(Documentazione integrativa da allegare all'istanza)

All'istanza va inoltre allegata la seguente documentazione integrativa:

- dichiarazione IMO per merci pericolose (vds. **allegato 3 - mod. "I"**) emessa dal o per conto del produttore o dello speditore della merce pericolosa. Tale dichiarazione deve essere firmata per la parte di competenza dal o per conto del responsabile del riempimento del contenitore o del veicolo.
- dichiarazione d'assimilazione di cui al capo relativo alle definizioni della presente ordinanza (vds. **allegato 3 - mod. "M"**);
- dichiarazione relativa a piccoli quantitativi, di cui all'art. 3, del Decreto Ministeriale 05/11/1973;
- documentazione prevista dall'art. 86 delle norme particolari per la classe 7, del D.P.R. 1008/68 (materie radioattive: la domanda deve contenere le seguenti indicazioni: a) quantità, peso, dimensioni, provenienza e destinazione dei colli; b) nome della nave che deve effettuare il trasporto; c) giorno ed ora d'arrivo dei colli nel porto; d) gruppo dei radionuclidi contenuti nelle materie radioattive spedite; e) caratteristiche e descrizione dello stato fisico e chimico delle materie; f) attività espressa in Curie; g) tipo d'imballaggio; h) tutte le altre istruzioni utili per il trasporto);
- copia della carta di circolazione del veicolo attestante l'idoneità dello stesso al trasporto delle merci pericolose, secondo le vigenti norme in materia di circolazione stradale;
- copia della scheda di sicurezza del prodotto da imbarcare (vds. **allegato 3 - mod. "B"**);

La scheda non deve essere presentata se sulla dichiarazione, siano riportati i numeri d'identificazione del MFAG e dell'EMS indicati nell'indice generale del codice IMDG.

Per i veicoli cisterna:

- copia della "Dichiarazione d'omologazione", della "Distinta di collaudo" e del "Piano di rizzaggio", rilasciato dalla Motorizzazione Civile o da un Ente straniero riconosciuto dei Paesi d'immatricolazione del veicolo (solo per l'imbarco);
- copia del "Certificato di conformità per i veicoli che trasportano merci pericolose" rilasciato ai sensi dell'Appendice B.3 dell'A.D.R. "Accordo Europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada" ratificato con Legge 16 agosto 1962, n. 1839, emesso dall'Autorità competente di un Paese che sia parte contraente dell'A.D.R. (solo per lo sbarco di veicoli cisterna o trasportanti contenitori cisterna provenienti da Paesi extra - A.D.R.);
- copia del certificato di degassificazione, vistato dal consulente chimico del porto nei casi di imbarco di veicoli cisterna vuoti di carico.

Per i contenitori cisterna:

- copia del "Certificato di collaudo" con l'indicazione delle merci pericolose trasportabili o delle classi di pericolosità emesso dall'Autorità competente di un Paese contraente la SOLAS '74, come emendata, o da un Ente autorizzato da e sotto la responsabilità di detta Autorità.
- per alcune merci pericolose sono richieste dichiarazioni aggiuntive, come indicato nelle singole tabelle relative alle merci stesse; tali dichiarazioni possono essere trascritte sulla dichiarazione di cui al punto 6.1 oppure su foglio da parte.

La documentazione indicata nel presente articolo può essere presentata in fotocopia anche non autenticata oppure inviata via fac-simile o posta elettronica.

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

Art. 46

(Dati aggiuntivi da trascrivere nella dichiarazione IMO)

Nella dichiarazione indicata all'articolo precedente, devono essere riportati gli estremi della marcatura ONU degli imballaggi e dei contenitori intermedi utilizzati per confezionare le merci pericolose (ad esempio: UN4G/Y145/S/NL/VL823). Qualora una Società utilizzi costantemente gli stessi tipi di imballaggi - ma originati da diversi produttori o con marcature diverse - può essere presentata oltre alla documentazione sopraccitata anche una certificazione contenente tutti i tipi d'imballaggio utilizzati per quella specifica merce pericolosa e le relative marcature; in calce deve essere riportata la seguente attestazione:

"Si dichiara che il prodotto denominato _____ classe _____ prodotto dalla _____ è imballato in uno degli imballaggi sopra elencati, marcati ai sensi del DM 23/5/1985".

I dati relativi alla marcatura degli imballaggi non sono richiesti per le merci pericolose appartenenti alle classi 2 e 7.

La dichiarazione, deve riportare tutte le indicazioni previste dall'IMDG Code (General Introduction) e dalla normativa nazionale italiana.

Art. 47

(Trasbordo)

Il Raccomandatario Marittimo o un suo rappresentante, che intende trasbordare merce pericolosa, deve presentare istanza in duplice copia, di cui una in bollo, all'Autorità Marittima, con almeno 48 ore d'anticipo rispetto alla data d'inizio delle operazioni, allegando i seguenti documenti:

- nulla osta allo sbarco delle merci da trasbordare rilasciata dall'Autorità Marittima;
- certificato del Chimico del porto attestante che la merce suddetta si trova nella condizione prevista per il trasporto marittimo con eventuali precauzioni integrative da adottare;
- attestazione d'idoneità al trasporto di merci pericolose in colli della nave sulla quale dovrà essere trasbordata la merce;
- qualora manchi l'attestazione d'idoneità di cui al punto precedente 3.1.1 dovranno essere forniti gli elementi necessari per l'applicazione della procedura del viaggio occasionale.

Art. 48

(Servizio antincendio)

Il servizio di vigilanza antincendio alle navi con merci pericolose, compete in via prioritaria al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco nell'ambito dell'esercizio del servizio di prevenzione ed estinzione degli incendi negli ambiti portuali così come previsto dall'art. 1 della Legge 13/5/1940, n° 690.

In alternativa, il servizio di prevenzione può essere demandato al servizio integrativo antincendio della "Guardia ai Fuochi".

Durante la permanenza della nave in porto con merci pericolose a bordo, o che deve comunque effettuare operazioni d'imbarco, sbarco, trasbordo di merci pericolose, l'Autorità Marittima, in relazione al livello di pericolosità ed alla quantità delle merci stesse, ove lo giudichi necessario, predispone un servizio integrativo antincendio per l'immediato intervento in caso d'emergenza.

Il servizio integrativo antincendio sarà espletato:

- a mezzo sorveglianza antincendio di bordo; oppure
- a mezzo guardia ai fuochi; oppure
- a mezzo guardia ai fuochi integrata con dispositivi mobili antincendio adeguati, prescritti di volta in volta.

Art. 49

(Autorizzazione)

In applicazione delle presenti norme, fanno parte integrante dell'autorizzazione rilasciata dall'Autorità Marittima, i seguenti documenti:

Imbarco/sbarco/trasbordo:

- "Lista delle merci pericolose da imbarcare/sbarcare/trasbordare";
- "Scheda di sicurezza" del produttore, quando richiesta;
- eventuale certificato integrativo del Chimico del Porto;
- "Dichiarazione IMO per merce pericolosa".

Transito:

- copia del manifesto merci pericolose;
- certificato del Chimico del Porto.

Art. 50

(Allegati)

Fanno parte delle presenti disposizioni i seguenti allegati che, in forma di facsimile, riproducono i modelli delle varie documentazioni:

- lista delle merci pericolose da imbarcare/sbarcare/trasbordare - mod. "A";
- scheda di sicurezza - mod. "B";
- scheda di separazione merci pericolose incompatibili - mod. "C";
- istanza per imbarco/sbarco/trasbordo merce pericolosa e Autorizzazione per imbarco/sbarco/trasbordo della merce pericolosa - mod. "D";
- dichiarazione IMO per merce pericolosa - mod. "I";
- certificazione RINA per il viaggio occasionale - mod. "L";
- dichiarazione d'assimilazione - mod. "M".

Art. 51

(Disposizioni finali)

E' fatto obbligo al Comandante, della nave, tramite il raccomandatario marittimo di informare, con un congruo anticipo sull'arrivo, l'Autorità Marittima sulla presenza a bordo di merce pericolosa in colli da sbarcare oppure in transito.

La stessa informazione deve essere data anche se la merce non dovrà essere manipolata.

L'Autorità Marittima, alla partenza della nave alla quale è stata rilasciata l'autorizzazione all'imbarco di merce pericolosa in colli, informerà l'Autorità Marittima del porto italiano di eventuale scalo della nave.

Il Comandante di tale unità è tenuto a predisporre l'apposito modello di comunicazione secondo normativa vigente (HAZMAT)

E' fatto assoluto divieto di stoccare merci pericolose sulle banchine e spazi portuali; tuttavia nei terminals container possono essere previste delle aree speciali e limitate adibite a brevi soste delle merci pericolose in attesa dell'imbarco/sbarco delle stesse. Tali aree saranno preventivamente individuate dal servizio del Chimico di Porto e dalla Competente A.S.L.

CAPO VIII

LAVORI A BORDO - USO DELLA FIAMMA OSSIDRICA ED OSSIA CETILENICA E DELLA SALDATURA ELETTRICA A BORDO DELLE NAVI E NEGLI AMBITI PORTUALI

Art. 52

(Generalità e campo di applicazione)

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

Art. 53

(norme applicabili)

L'esecuzione di lavori che comportino l'uso della fiamma deve avvenire nel rispetto delle procedure e secondo le modalità del citato Decreto Legislativo 272/99 e, per quanto applicabile, in concreta osservanza della sottoelencata normativa antinfortunistica, di igiene del lavoro e prevenzione incendi:

- D.P.R. 27.04.55, n° 547;
- D.P.R. 07.01.56, n° 164;
- D.P.R. 19.03.56, n° 303;
- Legge 26.07.65, n° 966;
- D.P.R. 29.07.82, n° 577;
- D.M. 16.02.1982, del Ministro dell'Interno;
- D.Lgs. 15.08.1991, n° 277;
- D.Lgs. 626/94 e D.Lgs. 242/96;
- DD.MM. 10.03.98 e 20.08.99, del Ministro dell'Interno;
- D.Lgs. 271/99 e D.Lgs. 289/99;
- Dispaccio prot. n° DEM 3/850, in data 28.03.2002, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo e Aereo.

Art. 54

(Definizione dei lavori che comportano l'impiego di fonti termiche a bordo delle navi)

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

TIPO A : LAVORI IN AMBIENTI ESTERNI "APERTI"

- **A1:** *lavori vari interessanti le sovrastrutture di coperta quali: scalette, salpancore, alberatura, lance di salvataggio, passacavi, sostituzione zinchi a scafo, l'impavesata, le passerelle, le strutture di supporto di tubazioni, le tubazioni sopra coperta già scollegate e bonificate, ecc. I lavori non devono interessare le parti di queste strutture che siano in contatto con locali o spazi chiusi della nave (stive o locali comunque definiti della nave);*
- **A2:** *locali alloggi e di vita nei quali non sono presenti sostanze potenzialmente pericolose: cabine, mense, sale da pranzo, da ristoro, portelloni dei garages, interno delle stive e garages aperti vuoti e puliti, cambuse, cala nostromo, magazzini vari ecc. I lavori non devono interessare le*

parti di queste strutture in contatto con locali o spazi che possono presentare rischi di incendio o di esplosione per la presenza di materiali di coibentazione o altre sostanze combustibili (residui oleosi, stracci, pareti in legno, ecc.) o infiammabili (vernici, ecc.).

TIPO B :LAVORI IN AMBIENTI INTERNI "APERTI"

B1 : locali apparato motore ,timoneria, caldaie e apparati vari.

B2 : locali pompe.

TIPO C : LAVORI IN AMBIENTI INTERNI "CHIUSI"

C1 : gavoni, doppi fondi, intercapedini,casse di zavorra.

C2 : cisterne del carico, zone di sentina, locale agghiaccio timone etc.

Art. 55

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

1. Il datore di lavoro, come definito dall'art.3, comma 1, lett. C), del Decreto Legislativo 272/99 (il titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione e trasformazione ovvero, il Comandante della nave o un loro rappresentante all'uopo delegato), deve presentare apposita domanda in carta da bollo, in duplice copia alla sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, redatta in modo conforme al fac-simile (**Allegato 4 - mod. A e B**).
2. La domanda deve essere presentata, durante l'orario d'ufficio, alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto ed in ogni caso almeno 24 ore prima del probabile inizio dell'operazione.
Ad essa deve essere allegata :
 - a) lettera dell'agenzia raccomandataria della nave, per conto dell'armatore, con la quale vengono affidati i lavori ad una società fra quelle autorizzate ad operare nel porto di Civitavecchia, ovvero dichiarazione del comandante che i lavori vengono eseguiti dal personale facente parte dell'equipaggio della nave;
 - b) lettera della Ditta con la quale si conferma l'assunzione della direzione dei lavori;
 - c) copia dei piani antincendio della nave (che verranno restituiti prima della partenza),corredata dalla dichiarazione del comandante dell'unità circa:
 - presenza di un servizio antincendio, sia diurno che notturno pronto ad intervenire in caso di necessità;
 - l'efficienza dei mezzi antincendio presenti a bordo.
 - d) certificato "di non pericolosità" rilasciato dal consulente chimico del porto;
 - e) planimetria della nave o di parte di questa,ove devono essere indicate le posizioni dei previsti lavori nonché le vie di sfuggita;
 - f) lista di equipaggio.

La domanda una volta annotata nell'apposito registro istituito presso la Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, viene contestualmente inviata via fax all'Azienda A.S.L. RM F - Dipartimento di Prevenzione. Una copia della domanda rimane agli atti presso l'Autorità Marittima, l'altra è consegnata all'interessato che la produrrà al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, al fine di ottenere il parere conforme per le prescrizioni del caso, nonché all'Autorità Portuale.

La Capitaneria di Porto, dopo aver preso atto dell'esito positivo di tale parere ed aver imposto le proprie prescrizioni sul certificato di "non pericolosità", rilascerà, numerandolo, il nulla osta secondo lo schema (**allegato 4 - mod. C**) all'uso della fiamma e invierà copia del medesimo alla A.S.L.RM F.

Art. 56

(Procedura per il rilascio del nulla osta all'uso di fiamma per i lavori di tipo "A")

Il rilascio del nulla osta è subordinato all'adempimento della procedura di cui al precedente articolo con le seguenti eccezioni:

- 1) non deve essere richiesto il preventivo parere del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco;
- 2) non è richiesta la presentazione dei piani antincendio, della planimetria della nave e della lista equipaggio (lett. c, e, f, del precedente articolo).

La procedura di cui al presente paragrafo non è applicabile quando l'uso di fiamma riguarda lavori da eseguire su lamiere del ponte di coperta o del fasciame in corrispondenza di cisterne del carico o di altri locali che possono presentare rischi di incendio o di esplosione per la presenza di materiali di coibentazione o altre sostanze combustibili

(residui oleosi, stracci, pareti in legno ecc.) o infiammabili, né quando a bordo delle navi si trovino merci pericolose per le quali non vi sia in corso di validità il relativo certificato di "gas - free" rilasciato dal Consulente Chimico del Porto.

Art. 57

(Esecuzione di lavori con uso della fiamma durante diverse soste della nave in porto)

Le navi che nel corso del periodo di validità del certificato "di non pericolosità", di cui al precedente articolo 55, scalino più volte il porto di Civitavecchia e che avessero necessità di completare o eseguire i lavori nel corso di più soste successive, non iniziati o portati a termine durante lo scalo precedente, prima di continuare/iniziare i lavori suddetti, dovranno munirsi di un nuovo certificato di non pericolosità rilasciato dal chimico del porto, attestante il mantenimento a bordo delle condizioni riscontrate in occasione degli accertamenti effettuati per il rilascio del certificato iniziale. Il / i certificato/i successivo/i dovranno essere esibiti all'ufficio Tecnico della Capitaneria di Porto unitamente all'autorizzazione già rilasciata per essere convalidata facendo riferimento al nuovo certificato.

Art. 58

(Proroga)

Salvo il caso in cui l'armatore o un suo legale rappresentante o il titolare dell'impresa intendano avvalersi di diversa Ditta per la prosecuzione dei lavori, nel quale caso si procede al rilascio di una nuova autorizzazione, la proroga è concessa dall'Autorità Marittima previa presentazione del certificato "di non pericolosità" rilasciato dal Consulente Chimico del Porto, sul quale vengono indicate le prescrizioni del caso.

La proroga è comunicata via fax all'Azienda A.S.L. competente.

Art. 59

(Lavori con l'uso di fiamma a bordo di navi in rada - Divieti)

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

Art. 60

(Presidi antincendio e dispositivi di protezione individuali per guardie ai fuochi)

Durante la sorveglianza ai lavori con uso di fonti termiche, svolto secondo le disposizioni che verranno impartite, per ogni singolo lavoro o in occasione di ispezione, ciascuna guardia ai fuochi deve essere dotata di:

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

Lavori di tipo "A"

- a) almeno un estintore di tipo idoneo, omologato ed efficiente;
- b) eventuale squadra guardia ai fuochi;

Lavori di tipo "B"

- 1) autorespiratore a ciclo aperto, efficiente e pronto all'uso;
- 2) almeno un estintore di tipo idoneo, omologato ed efficiente;
- 3) per più punti di lavoro adiacenti, un estintore carrellato da 50 Kg ove trasportabile, o in alternativa due estintori di tipo idoneo;
- 4) lampada autoalimentata di tipo stagno;
- 5) eventuale squadra guardia ai fuochi;

Lavori di tipo "C"

- 1) autorespiratore a ciclo aperto, efficiente e pronto all'uso;
- 2) almeno due estintori di tipo idoneo, omologati ed efficienti;
- 3) lampada autoalimentata di tipo stagno;
- 4) manichetta antincendio dell'impianto fisso di bordo in pressione e pronta all'uso;
- 5) almeno due guardie ai fuochi in posizione strategica.

Art. 61

(Accertamenti e precauzioni da parte del personale addetto alla guardia ai fuochi)

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

- della dislocazione dei presidi antincendio di bordo posti nelle vicinanze dell'area interessata dai lavori con fiamma;
- della funzionalità dei suddetti impianti;
- dell'esistenza e della completa fruibilità di idonee vie di fuga della zona interessata ai lavori;
- che nei luoghi contigui non vengono effettuati lavori pericolosi e/o incompatibili o non autorizzati;
- della presenza di "gas tecnici" in misura strettamente necessaria alle lavorazioni in corso;
- che sia installato un idoneo sistema di illuminazione di sicurezza, sia nella zona delle lavorazioni che nelle vie di fuga, eventualmente realizzato a mezzo di lampade autoalimentate;
- che sia assicurato l'ordine e la pulizia nella zona interessata ai lavori.

Durante i lavori il personale della guardia ai fuochi dovrà:

- mantenersi ad adeguata distanza dal personale impegnato nei lavori in modo da poter intervenire tempestivamente in caso di incidente. La posizione dovrà comunque essere tale da avvertire il segnale di allarme degli apparecchi di controllo manuale utilizzati in ambienti a ventilazione impedita ai sensi della legge vigente;
- segnalare al responsabile dei lavori l'eventuale inadeguatezza dei "dispositivi di protezione individuale" degli operai impegnati nei lavori;
- accertarsi che le vie di fuga restino sempre libere da ostacoli;
- in caso di palesi inadempienze darne tempestiva comunicazione al responsabile dei lavori, bloccare i lavori ed informare la Capitaneria di Porto.

Art. 62

(Uso dei gasogeni e delle bombole)

L'uso dei gasogeni per i lavori di bordo o demolizione di scafi è di massima vietato; in casi eccezionali se ne potrà autorizzare l'uso in coperta.

I gasogeni usati nei lavori a terra devono rispondere alle migliori norme tecniche.

Qualunque sorgente di calore deve trovarsi a distanza superiore a dieci metri dal gasogeno.

Le manichette in dotazione al brasatore devono essere di lunghezza non inferiore a quindici metri.

Le scorte non devono superare le necessità d'impiego del lavoro giornaliero.

Coloro che eseguono lavori con l'uso di fuochi in genere, devono assicurarsi che non siano prodotti danni o incendi per la vicinanza di sostanze combustibili o danneggiabili.

Art. 63

(Norme particolari per la saldatura elettrica)

Oltre all'osservanza delle norme di cui sopra, in quanto applicabili, nel lavoro con saldatura elettrica debbono essere tenute presenti ed osservate le seguenti misure cautelari:

- a) è vietato a bordo l'uso di gruppi statici a corrente alternata;
- b) è permesso l'uso anche a bordo, di gruppi rotativi alimentati da corrente alternata, purché venga dal gruppo stesso convertita in continua;
- c) l'impianto elettrico deve essere in perfette condizioni di isolamento nelle sue varie parti; particolarmente curati devono essere l'isolamento e la protezione dei conduttori che alimentano i gruppi a corrente alternata, ivi compresi i giunti ed i sostegni;
- d) i cavi a massa devono essere a perfetto contatto con lo scafo;
- e) sia predisposto un adeguato sistema di ventilazione, nonché un sistema di aspirazione localizzata dei fumi alla sorgente, tenuto conto della cubatura del locale;

- f) la zona di saldatura sia protetta con schermi di intercettazione di radiazioni dirette o riflesse, quando queste costituiscono pericolo per gli altri lavoratori;

Per le operazioni di saldatura da effettuare in ambienti con presenza di gas inerte o in atmosfera protetta, il datore di lavoro è tenuto inoltre a:

- g) munire i lavoratori, qualora non sia possibile dotare l'ambiente di sistemi di ventilazione, di adeguati respiratori isolanti;
- h) munire, inoltre, i lavoratori di idonea cuffia protettiva per le radiazioni UV e di casco con visiera dotato di vetro in attinico;
- i) schermare, nelle operazioni di saldatura su lega leggera, la zona interessata all'operazione in modo adeguato per evitare che altri lavoratori possano essere colpiti dalle radiazioni UV riflesse sulla lamiera.

Art. 64

(Lavori in locali chiusi ed angusti)

Il Comando di bordo e/o il datore di lavoro provvede affinché:

- a) negli spazi chiusi e angusti, l'accesso di operai isolati avvenga soltanto con assistenza esterna;
- b) sia prevista idonea ventilazione forzata ed adeguata illuminazione;
- c) ove, a causa di lavori già effettuati o di sostanze precedentemente contenute, esistano rischi di esplosione, incendio, intossicazione o asfissia, prima di fare accedere il personale, anche nei locali adiacenti, intervenga un consulente chimico di porto che accerti, preventivamente, le condizioni di respirabilità o di infiammabilità dell'aria presente nell'ambiente;
- d) nei lavori che implicano l'uso di cannelli ossiacetilenici, di pinze per la saldatura, di utensili sprigionanti scintille, un consulente chimico di porto accerti che nel locale non vi siano gas in concentrazioni tali da provocare incendi od esplosioni;
- e) per le lavorazioni a fuoco sia predisposta idonea aspirazione alla fonte dei fumi prodotti. Una persona addestrata a svolgere il servizio di prevenzione antincendio assista all'operazione.

Art. 65

(Lavori entro cisterne, casse, depositi di combustibile, doppi fondi e locali simili)

Il Comando di bordo e/o il datore di lavoro della ditta specializzata deve impedire che i lavoratori effettuino lavori all'interno di cisterne, casse nafta, depositi di combustibile o di lubrificanti, doppi fondi, intercapedini, o altri locali interni, comunque pericolosi, delle navi, delle macchine o delle apparecchiature, se prima non si sia provveduto alla degassificazione degli ambienti ed alla loro aerazione, se necessario anche forzata.

Art. 66

(Operazioni di sabbiatura su navi sottoposte a lavori)

Il Comando di bordo e/o il datore di lavoro della ditta specializzata deve assicurare che i lavori di sabbiatura "a secco" non siano effettuati con l'uso della sabbia silicea e con materiali che diano luogo allo sviluppo di polveri contenenti silice libera, assicurando l'utilizzazione solo di graniglia di metalli o di altre sostanze prive di silice.

Tali lavori dovranno essere effettuati con modalità che non interferiscono con altri lavori ed in orari differiti.

Il datore di lavoro dovrà:

- a) dotare i lavoratori addetti alle operazioni di sabbiatura di tutti i dispositivi di protezione individuale;
- b) controllare i filtri di depurazione dell'aria di alimentazione al casco proveniente dal compressore;
- c) predisporre adeguata illuminazione e sufficiente ventilazione nei locali interessati;
- d) assicurare periodiche pulizie delle zone di lavoro;
- e) predisporre un idoneo sistema per la raccolta del materiale di risulta, da smaltire nel rispetto delle norme vigenti in materia di smaltimento di rifiuti.

CAPO IX

RIFORMIMENTO DI ACQUA ALLE NAVI

Art. 67

(Espletamento del servizio)

Il servizio di rifornimento di acqua alle navi in porto e in rada a mezzo di bettoline, viene espletato mediante concessione di cui all'art. 60 del Regolamento di Esecuzione al Codice della Navigazione.

E' in facoltà dall'Autorità Marittima limitare il numero delle concessioni in relazione alle esigenze del traffico.

Art. 68

(Mezzi nautici)

I mezzi nautici da adibirsi al servizio devono essere riconosciuti tecnicamente idonei dall'Ente Tecnico.

La concessione potrà avere durata massima di quattro anni, rinnovabile alla scadenza e revocabile in ogni momento qualora le prescrizioni di esercizio riportate nell'atto di concessione non siano rispettate dal Concessionario.

I natanti impiegati dal Concessionario dovranno essere muniti di reti parascintille ai fumaioli ed ai tubi di scarico del motore (ovvero sistemi di scarico miscelati al sistema di raffreddamento) quando accostano a navi addette al trasporto di olii minerali o comunque di merci infiammabili o esplosive.

Art. 69

(Obblighi del concessionario)

Il Concessionario dovrà disporre di idoneo mezzo di rimorchio per la movimentazione delle bettoline qualora queste non siano dotate di proprio mezzo di propulsione.

Il Concessionario è tenuto ad informare l'Autorità Marittima circa i punti di rifornimento dell'acqua - stabiliti dall'Autorità Portuale per il controllo dei consumi - che dovrà essere in ogni momento igienicamente idonea.

Le bettoline ed i mezzi di rimorchio delle stesse devono essere sempre pronti in relazione alle esigenze del servizio.

Art. 70

(Tariffe)

Con provvedimento a parte sono regolate le tariffe del servizio.

CAPO X

RIFORNIMENTO DI COMBUSTIBILE LIQUIDO E DI OLII LUBRIFICANTI ALLE NAVI (BUNKERAGGIO)

Art. 71

(Servizio di bunkeraggio)

Modalità di bunkeraggio

Il bunkeraggio in ambito portuale alle motonavi e alle unità minori può essere effettuato:

- a mezzo bettolina con operazioni di travaso da impianto fisso in concessione o da autobotte;
- con distributore fisso in banchina;
- con autobotti.

Il bunkeraggio delle motonavi e alle unità minori in porto a mezzo autobotti è consentito in via eccezionale ed è disciplinato dai successivi articoli.

Le operazioni di rifornimento/ bunkeraggio di cui ai punti precedenti, non possono essere effettuate in caso di cattive condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnato da scariche atmosferiche e, se iniziate, devono essere immediatamente sospese.

Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio possono essere eseguite solo in ore diurne. Nei casi di comprovata necessità ed in via eccezionale, l'Autorità Marittima può autorizzare dette operazioni anche in ore notturne con particolari prescrizioni.

Nel caso di operazioni in ore notturne la zona deve essere adeguatamente illuminata. L'intensità di illuminazione (illuminamento) non deve risultare inferiore a 10 lux ad 1 metro dai piani di lavoro. L'impianto elettrico deve essere realizzato in conformità alla legge n° 186, del 1968.

Durante le operazioni di rifornimento/bunkeraggio, qualora si verificano fuoriuscite, eventi dannosi o stati di pericolo, il comandante della nave e gli addetti delle ditte che forniscono il servizio di rifornimento sono tenuti ad informare immediatamente l'Autorità Marittima che provvede a richiedere di porre in essere tutti i provvedimenti ritenuti più opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento ed ad evitare ulteriori e più gravi conseguenze. In tali casi devono essere sospese le operazioni di rifornimento ponendo in essere, in presenza di spandimenti, ogni attività idonea ad evitare la fuoriuscita ed a limitare dello sversamento.

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

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

L'esercizio delle operazioni di bunkeraggio alle navi a mezzo di galleggianti è soggetto a concessione dell'Autorità Marittima ai sensi dell'art. 60 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione.

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

Il bunkeraggio di unità minori (rimorchiatori, motopesca, imbarcazioni da diporto o da traffico, motovedette delle forze di polizia, etc.), può essere effettuato a mezzo distributori di carburante in concessione, presenti in porto.

Caratteristiche delle manichette

Le manichette utilizzate per le operazioni di bunkeraggio debbono essere costruite in conformità alle norme EN 1765 o BS 1435, collaudate all'atto della fornitura e periodicamente controllate e pressate ogni dodici mesi indipendentemente dal numero di ore di lavoro, allo scopo di accertare la loro integrità, come previsto nella circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) - Unità di Gestione delle Infrastrutture per la Navigazione e Demanio Marittimo, n. 105, del 21.09.2000.

Ogni manichetta deve essere dotata di apposito certificato sul quale debbono essere riportate, tra l'altro, le condizioni massime di esercizio, che debbono essere stampigliate anche su ogni singola manichetta, così come previsto dalla normativa vigente (D.M. 03.05.1984).

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

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

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

Rifornimento a mezzo bettolina alle navi ormeggiate in banchina

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

- a) La nave, qualora trasporti liquidi infiammabili di categoria A o B (ad es. in contenitori cisterna) o merci pericolose in colli di classe 1, 2, 3, 4, 5 e 7, deve sospendere le operazioni commerciali per tutta la durata del rifornimento. Il rifornimento è consentito solo nel caso in cui la nave stia caricando prodotti con punto di infiammabilità $> 60^{\circ}\text{C}$ e a condizione che:
 - ▶ per tutta la durata del bunkeraggio sulla nave sia presente un operatore della bettolina in prossimità del connettore, pronto ad effettuare il distacco rapido in caso di necessità. La bettolina deve essere sempre in condizione di allontanarsi prontamente con i propri mezzi in caso di emergenza;
 - ▶ la bettolina sia dotata di un rilevatore portatile di gas nell'atmosfera;
 - ▶ gli strumenti per effettuare la connessione siano antiscintilla.
- b) Durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale della bettolina munito di certificazione antincendio. Devono essere inoltre disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (materiali oleoassorbenti). Il personale di bordo addetto al servizio antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate.
- c) Durante il rifornimento, a bordo o sulla banchina prospiciente non deve essere eseguito alcun lavoro, che possa generare scintille o calore. Nessuna operazione può essere effettuata sul lato dove è accostata la bettolina;
- d) Durante le operazioni che saranno svolte in ore notturne devono essere garantiti i valori di illuminamento pari a 10 lux ai punti di attacco delle manichette e alle manichette stesse;
- e) La bettolina deve sostare il più possibile lontano da sfoghi di aria o da sorgenti di vapori infiammabili;
- f) Le navi intente alle operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva il segnale "B" del codice internazionale dei segnali o una luce rossa per il periodo notturno;
- g) Le manichette impiegate devono essere debitamente collaudate, in buone condizioni e dotate di innesti a tenuta perfetta. Le stesse devono essere adeguatamente sorrette e di idonea lunghezza onde evitare strappi;
- h) Deve essere assicurata la equipotenzialità elettrica tra il mezzo rifornitore e la nave, attraverso idonei collegamenti di massa;
- i) Il personale dell'unità rifornitrice deve attenersi alle disposizioni dell'ufficiale della nave, designato dal Comando di bordo quale responsabile della direzione delle operazioni, relativamente all'inizio, alla velocità del pompaggio ed alle interruzioni. Il suddetto ufficiale dovrà personalmente seguire le operazioni ed assicurarsi del buon andamento delle stesse effettuando preventivamente le necessarie verifiche alle tubazioni, alle casse e all'impianto;
- j) Tutti gli scarichi, compresi quelli della cucina, ed i motori, devono essere provvisti di parascintille;
- k) Devono essere posizionati idonei parabordi atti ad impedire il contatto diretto degli scafi;
- l) Durante le operazioni di rifornimento gli ombrinali della nave e della bettolina debbono essere chiusi;
- m) Il personale incaricato delle operazioni della nave e della bettolina prima di iniziare le operazioni di rifornimento, deve concordare la rata e le prestazioni massime di pompaggio e le procedure per l'arresto di emergenza;
- n) Il suddetto personale deve inoltre concordare il mezzo di comunicazione e le procedure di comunicazione tra bettolina e nave e viceversa;
- o) Qualora ne ricorrano le circostanze, l'Autorità Marittima può disporre apposito servizio di vigilanza a terra e/o a bordo effettuato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, e/o di Guardia Fuochi;
- ~~p) Durante le fasi di imbarco e sbarco dei passeggeri dalle navi di linea e crociera non dovranno eseguirsi operazioni di bunkeraggio a mezzo della bettolina.~~

Rifornimento a mezzo bettolina in rada

Se il rifornimento è effettuato in rada devono essere osservate, in aggiunta a quanto prescritto dal p.to precedente, le seguenti ulteriori precauzioni:

- a) Le operazioni devono essere effettuate esclusivamente nelle zone stabilite dall'Autorità Marittima;
- b) Le manovre di avvicinamento, di ormeggio e disormeggio della bettolina alla nave che riceve rifornimento devono essere effettuate in osservanza alle norme per prevenire gli abbordi in mare (Col Reg 1972) a cura e sotto la responsabilità dei comandanti e con le modalità da essi concordate;
- c) Al fine di evitare disguidi, le comunicazioni tra la bettolina e la nave che riceve rifornimento, devono essere effettuate in una lingua precedentemente concordata usando termini tecnici internazionalmente noti (Standard Marine Navigational Vocabulary - IMO);
- d) La nave di dimensioni maggiori deve essere ancorata;
- e) Gli impianti antincendio delle due unità navali devono essere tenuti pronti all'immediato impiego;
- f) I cavi di ormeggio passati tra le due navi devono essere correttamente manovrati in modo da poter compensare le relative variazioni di assetto dovute al trasbordo di combustibile;
- g) Le condizioni meteorologiche devono essere favorevoli. Le operazioni di rifornimento devono essere interrotte in caso di peggioramento delle condizioni stesse;
- h) È vietata l'esecuzione di lavori a bordo che possono generare scintille o calore; è inoltre vietato l'uso di fiamme libere;
- i) Durante le operazioni di rifornimento deve essere effettuato l'ascolto radio continuo a mezzo di apparato VHF/FM sulla frequenza dei servizi portuali;
- j) In caso di sospensione o di interruzione del rifornimento per qualsiasi motivo la bettolina deve subito allontanarsi dalla nave rifornita. In tal caso dovrà essere subito informata l'autorità marittima;
- k) Durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento tramite il personale di bordo e le Ditte autorizzate. Devono essere inoltre predisposte le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti da posizionarsi lungo la fiancata e la bettolina). La squadra antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;
- l) Per quanto concerne il rifornimento di bunker delle navi cisterna ormeggiate al terminale petrolifero, oltre alle sopracitate prescrizioni, devono essere seguite le particolari disposizioni previste dall'art. 21, del "Regolamento di polizia portuale e di sicurezza della piattaforma petrolifera nella rada di Civitavecchia", approvato con ordinanza n° 23/2001, in data 12.04.2001 e successive modifiche e integrazioni.

X Rifornimento a mezzo di distributori fissi in banchina

I distributori automatici fissi, come definiti dal D.Lgs n. 32/98, sono atti al rifornimento di unità da traffico locale, da pesca e da diporto.

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

- a) I distributori automatici devono essere muniti di dispositivi di sicurezza approvati dal Ministero dell'Interno in ottemperanza al titolo I, punto XVII, del D.M. 31.07.1934 e dei dispositivi per la captazione dei vapori di cui al Decreto del Ministero dell'Ambiente del 16.05.1996 e successivo "Regolamento recante norme per l'installazione dei dispositivi di recupero dei vapori di benzina presso i distributori", n° 76, del 20.01.1999 del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero delle Attività Produttive e della Salute;
- b) Le manichette devono essere integre e in perfette condizioni di impiego per evitare qualsiasi spandimento;
- c) Durante lo svolgimento delle operazioni devono essere tenuti sul posto pronti all'uso i mezzi antincendio prescritti dal D.M. 31.07.1934, del Ministero dell'Interno;
- d) I motori di propulsione debbono essere spenti, così come qualsiasi altro motore che non sia dotato di parascintille allo scarico;
- e) Non deve essere eseguita alcun'altra operazione che possa generare calore o scintille;
- f) Durante lo svolgimento delle operazioni, l'Autorità Marittima, qualora ne ricorrano le circostanze, può prescrivere un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento di bordo. Devono essere inoltre disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi;
- g) Obbligo di ventilare sia il vano in cui sono installati i serbatoi, sia il vano apparato motore, dopo ogni operazione di rifornimento di benzina e prima di riavviare il motore;
- h) Durante le fasi di sbarco del pescato dalla flotta peschereccia, presso la "Darsena Romana", non potranno eseguirsi operazioni di rifornimento.

Rifornimento dei distributori automatici fissi sistemati in banchina

Il rifornimento dei distributori automatici fissi in banchina può essere effettuato tramite autobotti, o idonei mezzi nautici, nel rispetto delle condizioni previste dal D.M. 31.07.1934 e successive integrazioni, nonché delle prescrizioni di

cui alle Ordinanze vigenti in materia.

Tale operazione di travaso nei serbatoi in banchina, dovranno effettuarsi in assenza di transito passeggeri, con obbligo del concessionario di recintare la zona interessata dalla sosta dell'autobotte.

Art. 72

(Requisiti delle bettoline)

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

I natanti da adibirsi al servizio devono essere riconosciuti idonei dall'Ente Tecnico.

Il Concessionario dovrà disporre di idoneo mezzo di rimorchio per il trasferimento delle bettoline non dotate di propri mezzi di propulsione.

I natanti impiegati dal Concessionario dovranno essere muniti:

- di impianti e dotazioni idonee (reticelle taglia fiamma, punti caldi protetti, distanziatori, parabordi, etc.), per effettuare le operazioni di rifornimento in sicurezza anche a navi destinate al trasporto di prodotti classificati pericolosi;
- di attrezzature e dotazioni idonee a prevenire e contenere sversamenti di idrocarburi in mare (efficienti sistemi di chiusura degli ombrinali, ghiotte per la raccolta degli eventuali colaggi, scorte di assorbenti inerti etc.);
- di bottazzi di gomma o di legno o di idonei parabordi, di cavi di ormeggio non metallici e di paraflamma a tutti gli scarichi (ovvero sistemi di scarico miscelati al sistema di raffreddamento) quando accostano a navi addette al trasporto di oli minerali o comunque di merci infiammabili e/o esplosive.

Le bettoline ed i mezzi di rimorchio delle stesse dovranno essere sempre pronti in relazione alle esigenze del servizio.

Le bettoline ed i relativi rimorchi non possono essere distolti dal servizio, né passare ai lavori o in disarmo senza il nulla osta dell'Autorità Marittima.

Art. 73

(Autorizzazione)

Per effettuare le operazioni di rifornimento alle navi e unità minori (rimorchiatori, "Supply Vessel", galleggianti, pontoni, draghe) il Comandante della nave deve ottenere l'autorizzazione dell'Autorità Marittima, almeno dodici ore prima dell'inizio delle operazioni secondo il modello (allegato 5).

Per i rifornimenti da effettuarsi direttamente a mezzo distributori automatici ubicati a ciglio di banchina, non è richiesta alcuna autorizzazione; tuttavia è fatto divieto di effettuare operazioni di erogazione a natanti ed imbarcazioni, rimorchiatori, ecc, contestualmente ad operazioni di travaso di carburante a mezzo autobotte nei depositi carburanti stessi.

I Capitani delle bettoline, prima di procedere alle operazioni di bunkeraggio, devono accertarsi che i Comandanti delle navi siano in possesso della relativa autorizzazione rilasciata dall'Autorità Marittima.

Tutte le bettoline o motocisterne adibite al bunkeraggio devono essere dotate di appositi dispositivi per sostenere i flessibili per mezzo di briglie onde evitare che gli stessi siano sottoposti a sollecitazioni superiori a quelle ammissibili.

Art. 74

(Prevenzione antincendio)

Durante le operazioni di rifornimento di combustibile liquido i servizi di prevenzione contro gli incendi e gli inquinamenti potranno essere integrati con la vigilanza della Guardia ai Fuochi, ad insindacabile avviso dell'Autorità Marittima.

Il Direttore di Macchina, o l'Ufficiale macchinista da lui incaricato, deve sovrintendere alle operazioni di bunkeraggio di combustibile.

Il Direttore di Macchina, o l'Ufficiale macchinista da lui incaricato, deve accertarsi che tutto il personale destinato alle operazioni di rifornimento abbia perfetta conoscenza della relativa apparecchiatura di bordo, incluse le posizioni dei tubi di troppo pieno e di sfogo d'aria, dei tubi di sonda e degli indicatori di livello di tutti i depositi.

Durante le operazioni di bunkeraggio deve esserci stretta collaborazione tra gli Ufficiali della nave, il personale della bettolina e/o dell'autobotte di rifornimento.

Art. 75

(Ormeggi e manovre)

I mezzi adibiti al bunkeraggio devono essere tenuti ormeggiati presso le banchine o nei luoghi a tal uopo autorizzati dall'Autorità Marittima.

Il rifornimento di navi a mezzo bettoline quando sono in corso operazioni di carico o scarico di merci pericolose in colli o alla rinfusa, allo stato liquido o allo stato solido, è subordinato all'osservanza delle prescrizioni impartite dall'Autorità Marittima di volta in volta.

Durante il movimento di liquidi infiammabili non è consentito il rifornimento.

Art. 76

(Divieto di bunkeraggio con autobotte)

E' fatto divieto, per motivi di sicurezza, di effettuare rifornimenti via terra per mezzo di autobotti, indipendentemente dal quantitativo e dalla categoria, nel bacino storico del porto, in particolare lungo le seguenti banchine:

- N° 3 (Principe Tommaso);
- N° 4 (Sardegna Nord);
- N° 5 (Sardegna Sud);
- N° 6 (Michelangelo);
- N° 7 (Guglielmotti);
- N° 8 (Cialdi).

Nelle restanti banchine, le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte, sono consentite in casi eccezionali e comunque per quantitativi non eccedenti le trenta tonnellate e limitatamente ai prodotti di categoria C (DM 31.7.1934), fermo restando l'obbligo che le cisterne non possono essere caricate con un grado di riempimento inferiore all'80%.

In tale caso, deve essere assicurato apposito servizio di vigilanza a terra effettuato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, e/o di Guardia Fuochi con un numero massimo di 3 (tre) unità e minimo di 2 (due). Per operazioni di particolare complessità potranno essere adottati criteri diversi di composizione della squadra, sentita la Commissione locale ex art. 48, Reg. Nav. Mar..

Devono comunque essere osservate le seguenti ulteriori prescrizioni:

- a) La quantità di prodotto erogabile non può essere superiore alle 30 tonnellate per ogni autobotte;
- b) Ciascuna autobotte, con eventuale rimorchio, deve uscire dal porto immediatamente dopo aver effettuato il rifornimento;
- c) Le autobotti ed i loro rimorchi, dovranno essere in possesso di tutte le abilitazioni e le certificazioni previste per il trasporto di prodotti infiammabili;
- d) Durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo. Devono essere inoltre disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti, panne /fogli oleoassorbenti). La squadra antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;
- e) Durante le operazioni di rifornimento in ore notturne devono essere garantiti, nei punti di attacco delle manichette e lungo il percorso delle manichette stesse, i valori di illuminamento di 10 lux;
- f) Le unità navali intente ad operazioni di rifornimento devono tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei segnali o una luce rossa per il periodo notturno;
- g) Tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina, ed i motori devono essere provvisti di parascintille;
- h) Tra l'autobotte, ovvero distributore mobile, e la nave dovrà essere stabilita la equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa;
- i) Nella zona interessata dal rifornimento e per tutta la sua durata, non devono essere effettuati lavori con fiamme libere di qualsiasi natura o che generino comunque scintille o produzione di calore;
- l) Per tutta la durata del rifornimento intorno alla nave ed alla autobotte, per un raggio di metri 100 non devono essere presenti veicoli e passeggeri. La zona interessata deve essere opportunamente transennata e segnalata con un cartello indicante "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE";
- m) Nei pressi delle tubazioni impiegate per il rifornimento devono essere collocati a cura della Ditta incaricata del rifornimento, due estintori a schiuma della capacità non inferiore a litri 10 ed un contenitore di sabbia con attrezzi per lo spandimento della sabbia stessa;

- n) Qualora il servizio di sorveglianza sia espletato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, la squadra deve essere dotata di automezzo antincendio e l'istanza formale deve essere inoltrata al Comando provinciale dei Vigili del Fuoco competente con almeno due giorni di anticipo rispetto alla data in cui il servizio dovrà essere espletato. In caso di mancata disponibilità, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco ne darà comunicazione entro le successive 24 ore all'Autorità marittima, che provvederà ad utilizzare per lo stesso scopo la Guardia ai Fuochi abilitata che svolgerà anche servizio di prevenzione contro gli inquinamenti e provvederà a recintare la zona portuale interessata nonché tenere pronti gli estintori e gli altri apprestamenti contro gli incendi. Detto servizio, dovrà essere reso ai sensi del D.M. Interno n° 261, del 22.02.1996, con relativo onere di spesa a carico del richiedente. Qualora la sorveglianza sia espletata da una guardia fuochi abilitata, anche questa, quando il rifornimento è effettuato in banchine prive di impianto antincendio adeguato, deve essere dotata di motopompa antincendio fornita di manichette di idonea lunghezza con boccalini a pioggia e dotata dell'attrezzatura e del materiale per l'erogazione di schiuma;
- o) Le operazioni di rifornimento devono essere effettuate sotto il diretto controllo di un ufficiale della nave all'uopo designato, per l'applicazione delle disposizioni richiamate dal presente Regolamento. Il conducente dell'autobotte deve rimanere sempre presente sul posto per tutta la durata delle operazioni, pronto ad attuare con immediatezza tutti i provvedimenti necessari in caso di emergenza;
- p) Le tubazioni di carico devono essere in ottimo stato e di caratteristiche conformi ai requisiti di cui all'art. 71 (p.to caratteristiche delle manichette);
- q) L'autobotte deve essere munita di reti parascintille alle tubazioni di scarico del motore, dotata di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche, di poppa di tipo idoneo ed antideflagrante e di almeno n. 2 estintori di tipo omologato;
- r) Durante il rifornimento la nave deve sospendere le operazioni commerciali. Eventuali deroghe in merito possono essere concesse purché non costituiscano pericolo per le operazioni di rifornimento;
- s) Devono essere rispettate le procedure definite dalla competente Autorità Marittima;
- t) I rifornimenti saranno sospesi in caso di cattivo tempo con scariche elettriche atmosferiche;
- u) Le autobotti (motrice e rimorchio) debbono essere rispondenti alle modalità costruttive richieste dalle norme dell'Associazione Nazionale Controllo Combustibili, dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile e di quelle contenute nel D.M. 31.07.1934 e successive modificazioni;
- v) Il travaso dei liquidi deve avvenire a circuito chiuso, con impiego di manichette flessibili di adeguata lunghezza, dotate di innesti a perfetta tenuta;
- w) Non è consentito operare sottobordo con più di una autobotte per volta.

Non è consentito il rifornimento di navi traghetto con autobotte in qualsiasi altra condizione (p.es. con autobotte introdotta direttamente nel locale garage chiuso di bordo), né con distributori automatici.

Art. 77

(Norme antinquinamento)

Le operazioni di bunkeraggio devono essere effettuate con ordine e sollecitudine, arrestando le stesse in caso di perdita sulla coperta della nave o fuori bordo.

Devono essere predisposti mezzi idonei alla raccolta del combustibile uscito dalle tubazioni, dai raccordi o dalle valvole.

Di ogni inconveniente dovrà essere immediatamente informata l'Autorità Marittima (sala operativa e/o Nostro di banchina).

CAPO XI

PROVVEDIMENTI CAUTELATIVI CONTRO GLI INCENDI IN PORTO

Art. 78

(Norme generali)

Tutte le navi presenti nel porto sono tenute a mantenere in efficienza e in stato di rapido funzionamento, gli impianti e i servizi di bordo per la segnalazione e l'estinzione degli incendi.

Sulle stesse navi deve essere disposto un servizio di vigilanza per mezzo del personale di bordo o di personale del luogo appositamente autorizzato.

L'Autorità Marittima ha la facoltà di disporre, ai fini di cui sopra, accertamenti a bordo di qualsiasi nave presente in porto.

Art. 79

(Competenze ed attribuzioni)

Il servizio antincendio nel porto è svolto dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco.

Per il particolare servizio di prevenzione degli incendi il personale dei Vigili del Fuoco può essere integrato e sostituito con personale del luogo appositamente autorizzato.

In casi di eccezionale gravità, l'Autorità Marittima, di concerto con il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, può costituire squadre ausiliarie antincendio, formate da personale volontario appartenente alla gente di mare o alle maestranze portuali.

Art. 80

(Emergenza)

In caso di incendio in ambito portuale, l'Autorità Marittima procederà, secondo quanto stabilito dal piano di emergenza locale, ad allertare tutti gli Enti preposti.

La direzione delle operazioni di spegnimento e di isolamento dell'incendio è assunta dall'Autorità Marittima e dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, ognuno per la propria parte di competenza, che coordineranno l'azione dei reparti dei Vigili del Fuoco, quella dei mezzi nautici e terrestri e di tutte le altre persone che dovessero essere impegnate nell'opera di spegnimento, in base a quanto previsto dalla legge 13.05.1940, n° 690, e successive modifiche ed integrazioni, nonché dai piani di emergenza locale.

L'Autorità Marittima potrà richiedere l'intervento dei rimorchiatori, dei piloti, degli ormeggiatori e dei barcaioli, ed in caso di necessità anche dei lavoratori di imprese portuali, che saranno tenuti ad eseguire gli ordini ricevuti, e potrà altresì procedere alla requisizione di qualsiasi mezzo nautico o terrestre esistente nell'ambito portuale.

Art. 81

(Emergenza a bordo)

Nel caso in cui l'incendio si manifesti a bordo di navi, il Comandante e il personale di guardia devono darne immediato avviso ai Vigili del Fuoco e all'Autorità Marittima, iniziando subito le operazioni di spegnimento o di isolamento, con i mezzi antincendio di bordo.

I Comandi di bordo sono tenuti ad attenersi alle disposizioni impartite dall'Autorità Marittima, per tutto quanto si riferisce alla sicurezza del porto e delle altre navi.

Art. 82

(Attrezzature antincendio a terra)

I concessionari di stabilimenti industriali, di officine, di magazzini, di depositi, ecc., situati nel porto devono mettere in opera e mantenere in efficienza le attrezzature antincendio prescritte dalle Autorità competenti.

In tutto l'ambito del porto è vietato tenere in deposito, senza regolare autorizzazione, materie infiammabili o esplosive.

Le merci infiammabili o esplosive che sono sbarcate in porto devono, a cura dei ricevitori, essere inoltrate a destinazione il più sollecitamente possibile; in caso di ingiustificati ritardi l'Autorità Marittima può disporre lo sgombero d'Ufficio a spese e rischio degli interessati.

CAPO XII

PREVENZIONE DELLE ACQUE PORTUALI DALL'INQUINAMENTO DA IDROCARBURI

Art. 83

(Norme generali)

Ferme restando le disposizioni delle vigenti Convenzioni internazionali, delle leggi e delle ordinanze dell'Autorità Marittima in materia, è fatto assoluto divieto a tutte le navi e galleggianti, di versare idrocarburi, residui di prodotti petroliferi, acque di lavaggio, morchie, zavorre, sewage e simili comunque contenenti tali residui, nelle acque del porto di Civitavecchia.

Art. 84

(Depositi costieri ed impianti a terra)

Alle Società Concessionarie di depositi costieri di oli minerali nonché alle altre Ditte o industrie esistenti nell'ambito portuale (Cantieri Navali, Officine, impianti di distribuzione automatica di carburanti, ecc.), che comunque impieghino o trattino prodotti petroliferi, è fatto obbligo di adottare tutte le precauzioni idonee e necessarie ad evitare che gli idrocarburi, loro miscele e residui, di qualsiasi quantitativo o proporzione, possano giungere in mare sia direttamente che attraverso fognature, canalizzazioni o altro.

Art. 85

(Operazioni di rifornimento)

Le operazioni di scarica e rifornimento di idrocarburi devono essere effettuate con condizioni meteomarine che consentano il loro sicuro svolgimento e l'individuazione di eventuale fuoriuscita del prodotto.

A tal fine l'Autorità Marittima potrà, in qualsiasi momento e a suo insindacabile giudizio, ordinare la sospensione delle operazioni.

Art. 86

(Norme antinquinamento)

Alle Società concessionarie di terminali/impianti fissi in ambito portuale è fatto obbligo di:

- a) mantenere un servizio di pulizia degli specchi acquei adiacenti ai terminali degli oleodotti, dai residui di idrocarburi a mezzo di un'imbarcazione ecologica a rulli assorbenti;
- b) mantenere un mezzo nautico, ritenuto idoneo dall'Autorità Marittima sentito l'Ente tecnico, per lo spargimento delle sostanze antinquinamento di cui al successivo comma - c).
Nessuna operazione di carica, scarica o rifornimento idrocarburi potrà essere iniziata senza che il predetto mezzo nautico sia disponibile, pronto a muovere e con a bordo un quantitativo di sostanze antinquinanti sufficiente a bonificare almeno m² 1.000 di superficie marina;
- c) mantenere nell'ambito portuale un congruo deposito di prodotti idonei a bonificare le acque inquinate.
Detto prodotto deve essere assolutamente innocuo e non tossico e dal suo impiego non deve derivare, quindi, alcuna alterazione all'ecosistema.
I prodotti devono rispondere ai requisiti indicati dalle Autorità competenti, secondo le disposizioni in vigore;
- d) mantenere panne galleggianti o sbarramenti pneumatici atte a circoscrivere la nave o la bettolina;
- e) destinare un tecnico per la sorveglianza delle operazioni di innesto e disinnesto delle manichette ai terminali degli oleodotti o per lo spostamento dei bracci di carico nonché delle precauzioni indispensabili per evitare il colaggio in

mare o sulle banchine dei prodotti residui contenuti in dette tubazioni di collegamento o la rottura delle tubazioni stesse.

- f) assicurare sui pontili/banchine/moli la vigilanza continua sull'andamento di ogni singola operazione con particolare riguardo alle tubazioni di collegamento tra la nave e il terminale dell'oleodotto, allo scopo di rilevare l'eventuale fuoriuscita del prodotto e dare il tempestivo allarme;
- g) assicurare l'esistenza e l'efficienza di un sistema di comunicazione tra la nave e la stazione di pompaggio idoneo a consentire d'impartire l'ordine dell'immediata interruzione del pompaggio e delle operazioni in caso di fuoriuscita del prodotto per qualsiasi motivo;
- h) comunicare all'Autorità Marittima le norme di manutenzione degli impianti, assoggettandosi ai controlli ed alle verifiche che la predetta Autorità ritenesse di effettuare, d'intesa con l'Ufficio del Genio Civile OO.MM. e con il Comando Provinciale dei VV.F., per accertare la scrupolosa osservanza delle citate norme;
- i) effettuare i controlli periodici e all'occorrenza la sostituzione dei tratti delle manichette flessibili o dei bracci di carico che collegano i terminali degli oleodotti alle navi;
- l) segnalare immediatamente all'Autorità Marittima, per l'adozione dei provvedimenti previsti dal piano di emergenza, qualunque danno o incidente di qualsiasi natura che dovesse verificarsi durante le operazioni di caricazione e scarica e, in ogni tempo, ai terminali a mare, sospendendo le eventuali operazioni in corso e provvedere rapidamente, a propria cura e spese, alla pulizia delle acque inquinate, salva l'eventuale azione di rivalsa nei confronti dei responsabili dell'inquinamento;
- m) per le incombenze derivanti dalle disposizioni, contenute nel presente articolo, le ditte interessate hanno facoltà di servirsi di imprese appositamente attrezzate, concessionari del servizio o, in mancanza, autorizzate dall'Autorità Marittima.

Art. 87

(Norme antinquinamento a bordo)

Sulle navi cisterna intente ad effettuare le operazioni di caricazione e scarica e su tutte le navi durante le operazioni di rifornimento, è fatto obbligo al Comando, o agli Ufficiali di coperta e macchina, di effettuare idonea sorveglianza sui seguenti aspetti:

- buon funzionamento dei mezzi di carico e scarico;
- manutenzione e funzionamento delle tubazioni di collegamento col terminale dell'oleodotto (manichette, bracci, ecc.) affinché siano stagne in modo da evitare qualsiasi spandimento;
- chiusura degli ombrinali di coperta al fine di evitare eventuali colaggi in mare di prodotto;
- sistema di inertizzazione delle cisterne.

Art. 88

(Emergenze)

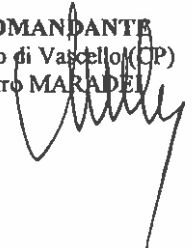
Le Società concessionarie di terminali petroliferi, nel caso di sversamento di prodotti inquinanti avvenuto durante le operazioni di caricazione, scarica, zavorramento o del quale siano comunque venute a conoscenza devono intervenire immediatamente per la bonifica delle zone di mare inquinate, secondo i piani di emergenza approvati.

Art. 89

(Richiamo di altre norme)

Per quanto non espressamente previsto dal presente Regolamento, si applicano in quanto compatibili, le disposizioni di legge vigenti relativamente alle materie contenute nei vari capi del Regolamento medesimo.

IL COMANDANTE
Capitano di Vascello (CP)
Pietro MARADELLI



INDICE

---	Definizioni	pag. 4
Capo I	Delimitazione dell'ambito portuale e destinazione delle banchine	pag. 5
Capo II	Movimento, ancoraggi e ormeggi delle navi in porto	pag. 6
Capo III	Schema di separazione del traffico per l'atterraggio e l'uscita dal porto	pag. 8
Capo IV	Norme di polizia degli specchi acquei portuali	pag. 11
Capo V	Norme di polizia delle banchine e degli spazi portuali	pag. 13
Capo VI	Assegnazione degli ormeggi alle navi	pag. 17
Capo VII	Imbarco e sbarco di merci pericolose in colli e di veicoli cisterna contenenti liquidi pericolosi	pag. 18
Capo VIII	Lavori a bordo - uso della fiamma ossidrica ed ossiacetilenica e della saldatura elettrica a bordo delle navi e negli ambiti portuali	pag. 22
Capo IX	Rifornimento di acqua alle navi	pag. 28
Capo X	Rifornimento di combustibili liquidi e di oli lubrificanti alle navi (bunkeraggio)	pag. 29
Capo XI	Provvedimenti cautelativi contro gli incendi in porto	pag. 34
Capo XII	Prevenzione delle acque portuali dall'inquinamento da idrocarburi	pag. 36

(CAPO V)

Art. 31

ALLEGATO - 1

Settore A Zona Antemurale (Identificativo lettera A)

- A1) n° 6 parcheggi auto riservati Capitaneria
- A2) Area parcheggio temporaneo mezzi pesanti

Settore B Zona Forte Michelangelo (Identificativo lettera B)

- B1) n° 35 parcheggi auto pubblici

Settore C Zona Varco Fortezza (Identificativo lettera C)

- C1) n° 5 parcheggi riservati Finanza, Polizia e Carabinieri
- C2) n° 5 parcheggi riservati Finanza, Polizia e Carabinieri
- C3) n° 5 parcheggi riservati Finanza, Polizia e Carabinieri

Settore D Zona Stazione Marittima (Identificativo lettera D)

- D1) n° 22 parcheggi auto pubblici + moto + 1 auto per invalidi
- D2) n° 5 parcheggi auto pubblici + 1 auto per invalidi
- D3) n° 7 parcheggi riservati Dogana
- D4) n° 14 parcheggi riservati Capitaneria di Porto
- D5) n° 25 parcheggi riservati Capitaneria di Porto/Dogana/Sanità Marittima

Settore E Zona Calata Principe Tommaso (Identificativo lettera E)

- E1) n° 54 parcheggi auto pubblici + 2 auto per invalidi

Settore F Zona Darsena Romana Lato Est (Identificativo lettera F)

- F1) n° 37 parcheggi auto pubblici + 2 auto per invalidi
- F2) n° 7 parcheggi riservati Motovedette
- F3) n° 15 parcheggi auto pubblici

Settore G Zona Darsena Romana Lato Ovest (Identificativo lettera G)

- G1) n° 10 parcheggi auto pubblici Esterno Darsena
- G2) n° 6 parcheggi auto pubblici Esterno Darsena
- G3) n° 4 parcheggi auto pubblici Esterno Darsena

Settore H Zona Varco Vespucci (Identificativo lettera H)

- H1) n° 34 parcheggi auto pubblici + 1 auto per invalidi
- H2) Area parcheggio temporaneo mezzi pesanti

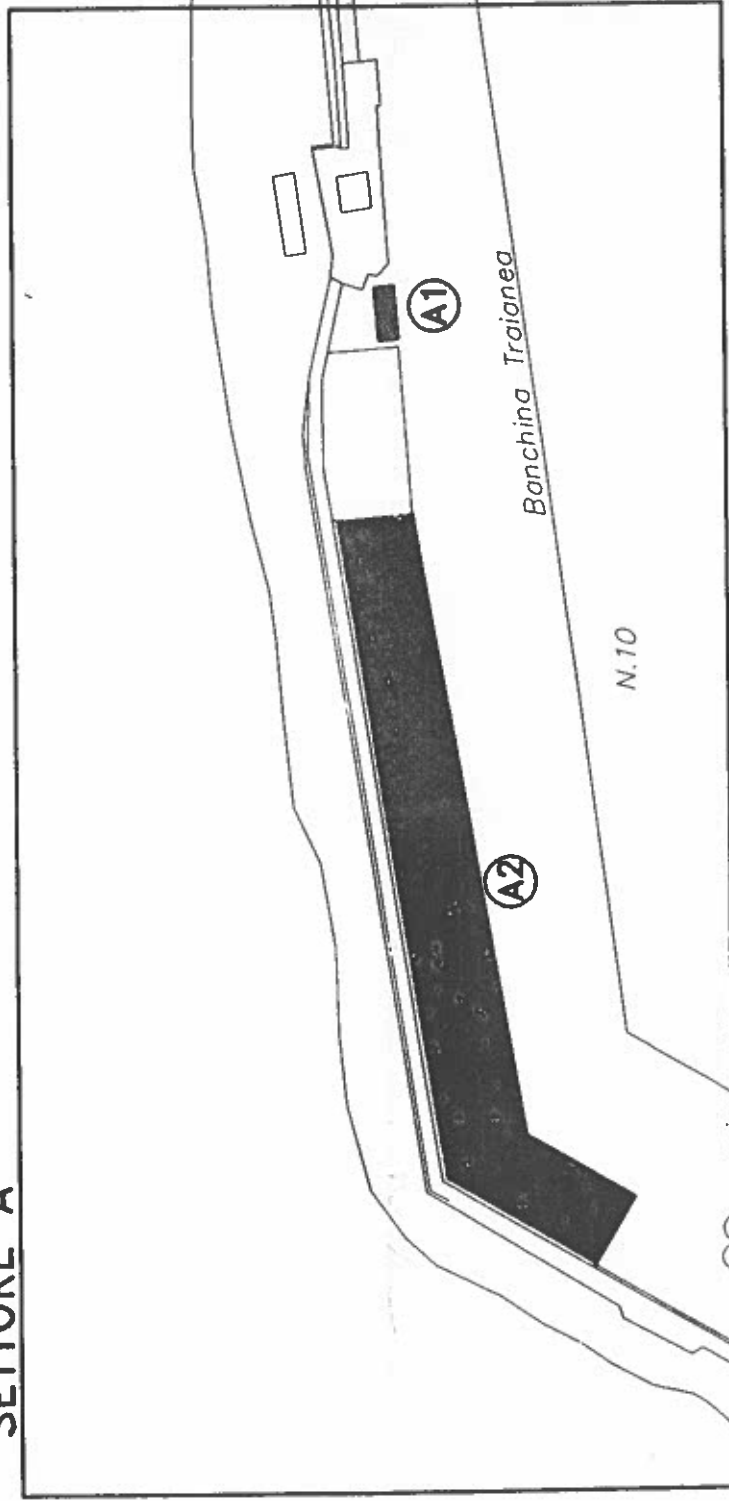
Settore L Zona Autorità Portuale (Identificativo lettera L)

- L1) n° 9 parcheggi auto + 1 invalidi riservati Autorità Portuale
- L2) n° 10 parcheggi auto riservati Autorità Portuale
- L3) n° 8 parcheggi auto riservati Autorità Portuale
- L4) n° 17 parcheggi auto riservati Autorità Portuale
- L5) n° 20 parcheggi auto riservati Polizia
- L6) n° 25 parcheggi auto riservati Polizia
- L7) n° 9 parcheggi auto riservati Autorità Portuale

TOTALI

Pubblici n° 222 + Invalidi n° 7 Riservati PP. AA. n° 172 Parcheggi Semirimorchi

SETTORE A



Banchina Traianea

Antemurale Umberto I

Bacino Umberto I

N.9

N.8

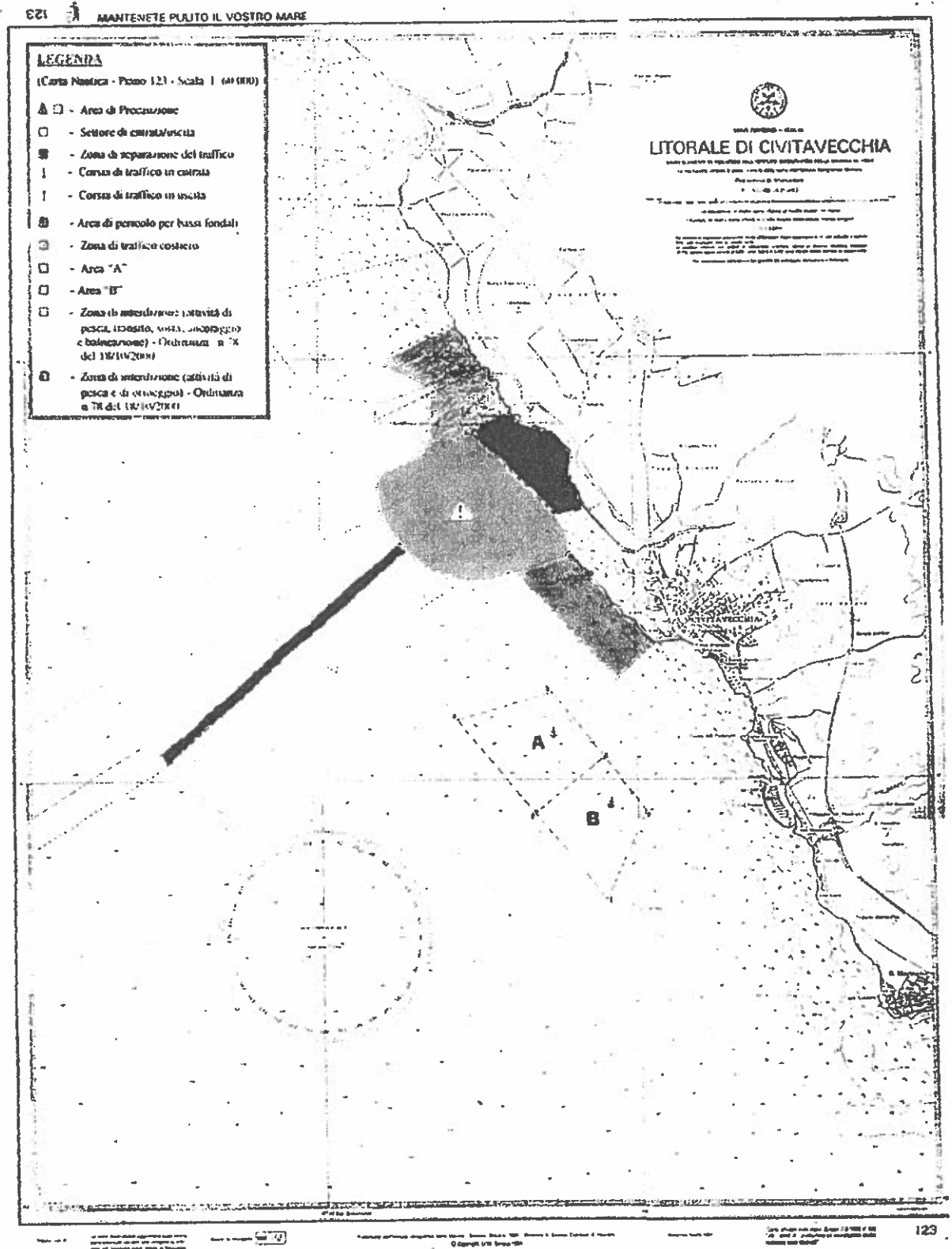
Banchina Cialdi

SETTORE B

Banchina Marconi

Mol

ALLEGATO ALLO "SCHEMA DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO E DISPOSIZIONI PER L'ATTERRAGGIO E L'USCITA DAL PORTO" (Capo III - art. 9)



del Lazzaletto

Bacino Vespucci

N.2

N.2 bis

Banchina S. Teofanio

Banchina Apollodoro

SETTORE G

Darsena Romana

SETTORE F

Banchina P. Franco

Banchina S. Barbara

(G1)

(G2)

(G3)

(F1)

(F2)

(F3)

Banchina Cusani

(CAPO VII)

Art. 42

ALLEGATO - 2

21-1-2002

GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

Serie generale - n. 17

MULTIMODAL DANGEROUS GOODS FORM

Annesso 3

1 Shipper/Consignor/Sender		2 Transport document number		3 Page 1 of pages		4 Shipper's reference	
5 Consignee		7 Carrier (to be completed by the carrier)		5 Freight forwarder's reference			
8 This shipment is within the limitations prescribed for: (Delete non-applicable)		SHIPPER'S DECLARATION hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described below by the Proper Shipping Name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded and are in all respects in proper condition for transport according to the applicable international and national government regulations.					
PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT		CARGO AIRCRAFT ONLY					
10 Vessel/flight No. and date		11 Port/place of loading					
12 Port/place of discharge		13 Destination					
14 Shipping marks		* Number and kind of packages; description of goods		Gross mass (kg)		Net mass (kg)	
						Cube (m ³)	
15 Container identification No. Vehicle registration No.		16 Seal number(s)		17 Container/vehicle size & type		18 Tare mass (kg)	
						19 Total gross mass (including tare) (kg)	
CONTAINER/VEHICLE PACKING CERTIFICATE I hereby declare that the goods described above have been packed/loaded into the container/vehicle identified above in accordance with the applicable provisions †. MUST BE COMPLETED AND SIGNED FOR ALL CONTAINER/VEHICLE LOADS BY PERSON RESPONSIBLE FOR PACKING/LOADING		21 RECEIVING ORGANIZATION RECEIPT Received the above number of packages/containers/trailers in apparent good order and condition, unless stated hereon. RECEIVING ORGANIZATION REMARKS.					
20 Name of company		Haulier's name				22 Name of company (OF SHIPPER PREPARING THIS NOTE)	
Name/status of declarant		Vehicle reg. no.				Name/status of declarant	
Place and date		Signature and date				Place and date	
Signature of declarant		DRIVER'S SIGNATURE				Signature of declarant	

* DANGEROUS GOODS: You must specify: Proper Shipping Name, hazard class, UN No., packing group, (where assigned) marine pollutant and observe the mandatory requirements under applicable national and international governmental regulations. For the purposes of the IMDG Code see 5.4.1.1

† For the purposes of the IMDG Code, see 5.4.2

02A00407

(CAPO VII)

Art. 50

ALLEGATO - 3

- Mod. “A”
- Mod. “B”
- Mod. “C”
- Mod. “D”
- Mod. “I”
- Mod. “L”
- Mod. “M”

LISTA DELLE MERCI PERICOLOSE DA IMBARCARE/ SBARCARE (*)

NAVE:

Viaggio n: _____
Partenza del: _____

Porto di:

CivitavecchiaOrmezzio: Banchina n°[illegible]

(Visto dell'Autorità Marittima)

Firma del Raccomandatario Marittimo o dell'Armatore della nave:

Nota: * Deve essere compilata una Lista per l'imbarco ed una Lista per lo sbarco;

•• Le sostanze incluse nell'Appendice III* alla Marpol '73/78 debbono essere indicate con la dizione "MARINE POLLUTANT"

SCHEDA DI SICUREZZA

ALLEGATO 3
Mod. B

N° ONU	Sostanza o Articolo			
CARATTERISTICHE CHIMICO FISICHE (RIFERITE AL PROPELLENTE COMPOSITO)				
Stato fisico: Colore: Odore: Densità vapori (aria = 1): Peso specifico liquido (acqua = 1): Solubilità in acqua: Rigonfia Incompatibilità chimica:		PH: Punto ebollizione: Tensione di vapore: Punto di autocensione: Punti di infiammabilità: Limiti campo infiammabilità (% in aria):		
TOSSICITA'				
Pericoli per la salute: L'eventuale esposizione al prodotto non provoca effetti pericolosi per la salute.				
Sintomi: /				
Parametri di tossicità	T+	T	Xn	(.)
DL50 (mg/kg) orale	/	/	/	/
DL50 (mg/kg) cutanea	/	/	/	/
DL50 (mg/kg) inalatoria	/	/	/	/
Legenda : T+ = Molto tossico T = Tossico Xn = Nocivo (.) = Senza rischio di tossicità				
PROCEDURE DI EMERGENZA				
Indumenti personali:				
Mezzi protettivi delle vie respiratorie:				
Misure particolari per l'ambiente (se necessario): /				
INTERVENTI	All'aperto		In spazi chiusi	
Spandimenti :				
Incendio :				
Primo soccorso				
Contatto con gli occhi:				
Contatto con la pelle:				
Inalazione:				
Ingestione:				
ULTERIORI INFORMAZIONI				

DICHIARAZIONE MERCI PERICOLOSE E STIVAGGIO IN CONTENITORE
DANGEROUS GOODS AND CONTAINER PACKING DECLARATION

Produttore (Manufacturer)				Caricatore (shipper)			
Container				Nave (Ship)			
Luogo di riempimento: (place of stuffing)				Porto di destinazione: (port of discharge)			
Stivaggio (cell position)				Destinazione (place of delivery)			
Marca e N° Marks and Nr.	N° e tipo Nr. and type	Nome Tecnico del Prodotto Correct technical name	UN Nr.	Classe IMCO class IMCO	Classe M.M.M. class M.M.M.	P.I. F.P.	Peso Lordo Gross Weight
GLI IMBALLAGGI SONO CONFORMI A: (The packages are in accordance with) Si dichiara che i colli sono etichettati conformemente a quanto stabilito dal D.M. 10/9/1968 e che i colli sono imballati e contrassegnati secondo quanto previsto dalle norme vigenti. Si dichiara che gli imballaggi sono confezionati in modo tale da resistere ai normali rischi di maneggio e trasporto via mare. It is certified that the packages are labelled in accordance with Italian rules and the goods are packed and marked in accordance with Italian rules and IMCO code. It is certified that packages are packed in a manner adequate to withstand the ordinary risks of handling and transport at sea. FIRMA DEL PRODUTTORE (Manufacturer Signature) Data							

DICHIARAZIONE RILASCIATA DAL RESPONSABILE DEL RIEMPIMENTO DEL CONTAINER
(Declaration issued by the responsible of the stuffing of the container)

Si dichiara che i colli suddetti sono stati stivati nel container in conformità alle norme IMCO e del D.P.R. 9/5/1968, n° 1008 e che:

- il container era pulito, asciutto ed adatto a ricevere la merce;
 - non sono state stivate nel container merci pericolose incompatibili, né derrate alimentari o merci comunque destinate all'alimentazione, né merci per le quali è previsto il getto a mare in caso di emergenza;
 - i colli sono stati controllati e risultano ben confezionati ed asciutti;
 - i colli ed il container sono etichettati conformemente al D.M. 10.9.1968;
 - nel container (non) sono state stivate altre merci pericolose oltre a quelle sopra elencate.
- It is certified that the above-mentioned packages have been stowed in the container in accordance with IMCO Code and the Italian rule
- And that:
- the container was clean, dry and fit to receive the goods;
 - incompatible dangerous goods, food-stuffs or goods however intended to the nourishment, goods for the which is foreseen the lettrison in case of emergency have not been stowed in the container;
 - all packages have been inspected for damage and only dry, sound packages loaded;
 - all packages have been properly stowed and secured in such a way as to preventing any possible movements;
 - the container and the packages are labelled in accordance with Italian and IMCO code rules;
 - other dangerous goods in addition to the above-mentioned have (not) been stowed in the container.

FIRMA LEGGIBILE DEL RESPONSABILE
(legible signature of the responsible)

Data

AUTORIZZAZIONE N° _____ / _____

Alla CAPITANERIA di PORTO - GUARDIA COSTIERA di CIVITAVECCHIA

Il sottoscritto _____ con sede in CIVITAVECCHIA in _____
Tel. _____ (Armatore) / Raccomandatario Marittimo della nave _____ "
di T.S.L. _____ di Bandiera _____ E.T.A. _____ ormeggio _____ Banchina N° _____

CHIEDE

L'AUTORIZZAZIONE ALL'IMBARCO ED IL TRASPORTO

Sulla/dalla nave predetta delle merci pericolose di cui all'unità lista:

- Allega:
- * Lista merci pericolose _____
 - * Dichiarazione IMO per merci pericolose della merce da imbarcare
 - * Idoneità nave trasporto merci pericolose
 - * Scheda di sicurezza

Dichiara che:

- * I dati relativi alle merci pericolose sono dedotti dalle dichiarazioni pervenute dal produttore a dallo speditore, allegate alla stessa lista e che per gli stessi il sottoscritto non si assume alcuna responsabilità circa la loro esattezza o veridicità;
- * I freight containers presentati all'imbarco / sbarco sono omologati in conformità alla convenzione CSC '72 come emendata od alla normativa UIC;
- * Le posizioni di stivaggio indicate tengono conto delle merci pericolose o derrate alimentari già presenti a bordo, dei criteri di separazione dell'abitazione della nave, di quanto previsto dalle singole tabella MMM e pagine IMDG Code ai fini dello stivaggio;

Data _____

(timbro e firma)

L'imbarco è previsto per il giorno _____ alle ore _____ circa N° _____ Container di _____
Peso netto: _____ kg. - Peso lordo: _____ kg. N° _____

CAPITANERIA DI PORTO - GUARDIA COSTIERA DI CIVITAVECCHIA

- Vista:
- * La soprascritta istanza e la documentazione allegata;
 - * La certificazione attestante l' idoneità della nave al trasporto di merci pericolose;
 - * La SOLAS '74 e l'annesso III alla MARPOL 11/78, come emendate e la disposizioni italiane in materia ,

> SI AUTORIZZA L'IMBARCO ED IL TRASPORTO <

delle merci pericolose indicate nella lista allegata (tranne quelle cancellate) alle seguenti condizioni:

- * Le operazioni di imbarco/sbarco debbono avvenire sotto il controllo del comandante o di un ufficiale di sua fiducia nel rispetto delle condizioni di sicurezza prescritte dalle norme in vigore e senza rischi per le persone o le cose;
- * Il comandante deve attenersi a quanto stabilito dalle norme e certificazioni elencate nelle premesse;
- * La nave deve essere dotata dei mezzi di protezione individuale e dei presidi medico / sanitari prescritte dalle vigenti norme in materia;
- * Debbono essere rispettate le posizioni di stivaggio indicate nella lista allegata;

Data _____

(timbro e firma)

AUTORITA' PORTUALE

Vista l'autorizzazione/nulla osta dell'Autorità Marittima, si consente, per quanto di competenza, l'esecuzione delle operazioni di imbarco/sbarco alle seguenti condizioni: _____

Data _____

(timbro e firma)

AUTORIZZAZIONE N° _____ / _____

Alla CAPITANERIA di PORTO - GUARDIA COSTIERA di CIVITAVECCHIA

Il sottoscritto _____ con sede in _____ in _____
Tel. _____ (Armatore) / Raccomandatario Marittimo della nave _____
di T.S.L. _____ di Bandiera _____ E.T.A. _____ ormeggio Banchina N° _____

CHIEDE

IL NULLA OSTA ALLO SBARCO

Dalla nave predetta delle merci pericolose di cui all'unità lista:

- Allega: * Copia dell'autorizzazione n° _____ rilasciata dalla Capitaneria di Porto di _____ il _____, contenente documentazione idonea per n° _____ contenente _____ Classe _____
- * Copia della dichiarazione IMO per merci pericolose della merce da sbarcare;
- * Copia della polizza di carico dove si evince destinazione finale Spett.le _____ Via _____
- * Copia della dichiarazione del Rappresentante dell'importatore della merce Spett.le _____, dove si evidenziano le modalità di trasporto del suddetto contenitore.

Dichiara che: * I dati relativi alle merci pericolose sono dedotti dalle dichiarazioni pervenute dal produttore o dallo speditore, allegate alla stessa lista e che per gli stessi il sottoscritto non si assume alcuna responsabilità circa la loro esattezza o veridicità;

* I freight containers presentati all'imbarco/sbarco sono omologati in conformità alla convenzione CSC '72 come emendata od alla normativa UIC;

Data _____

(timbro e firma)

Lo sbarco è previsto per il giorno _____ alle ore _____ N° _____ Container di _____

Peso netto: _____ kg. - Peso lordo: _____ kg. N° _____

CAPITANERIA DI PORTO - GUARDIA COSTIERA DI CIVITAVECCHIA

- Vista: * La soprascritta istanza e la documentazione allegata;
- * La certificazione attestante l'idoneità della nave al trasporto di merci pericolose;
- * La SOLAS '74 e l'annesso III alla MARPOL 11/78, come emendate e la disposizioni italiane in materia,

> SI AUTORIZZA LO SBARCO <

delle merci pericolose indicate nella lista allegata (tranne quelle cancellate) alle seguenti condizioni:

- * Le operazioni di imbarco/sbarco debbono avvenire sotto il controllo del comandante o di un ufficiale di sua fiducia nel rispetto delle condizioni di sicurezza prescritte dalle norme in vigore e senza rischi per le persone o le cose;
- * Il comandante deve attenersi a quanto stabilito dalle norme e certificazioni elencate nelle premesse;
- * La nave deve essere dotata dei mezzi di protezione individuale e dei presidi medico / sanitari prescritte dalle vigenti norme in materia;
- * Debbono essere rispettate le posizioni di stivaggio indicate nella lista allegata;

Data _____

(timbro e firma)

AUTORITA' PORTUALE

Vista l'autorizzazione/nulla osta dell'Autorità Marittima, si consente, per quanto di competenza, l'esecuzione delle operazioni di imbarco/sbarco alle seguenti condizioni: _____

Data _____

(timbro e firma)

DICHIARAZIONE IMO PER MERCE PERICOLOSA / IMO DANGEROUS GOODS DECLARATION

Formulario N. 29

Questo modello è in accordo a quanto richiesto dalla SOLAS capitolo VII regola 5; MARPOL 73/78 Allegato III regola 4 e dal Codice IMDG sezione 9 delle Norme tecniche generali.

This form meets the requirements of SOLAS 74 chapter VII, regulations 5; MARPOL 73/78 Annex III, regulation 4 and the IMDG Code General Introduction, section 9

Speditore - Shipper	1	Numero (i) di riferimento - Reference number (s)	2
Ricevitore - Consignee	3	Trasportatore - Carrier	4
Dichiarazione / certificato di carico del container/veicolo DICHIARAZIONE Si dichiara che il container/veicolo è stato stivato in conformità alle Norme tecniche generali del Codice IMDG par. 12.3.7 o 17.7.7 ed ai vigenti regolamenti nazionali		Container packing certificate/vehicle declaration DECLARATION It is declared that the packing of the container/vehicle has been carried out in accordance with the General Introduction IMDG Code, paragraph 12.3.7 or 17.7.7	
Nome/posizione, società/organizzazione del firmatario Name/status, company/organization of signatory		5	
Luogo e data - Place and date			
Firma in rappresentanza del richiedente - Signature on behalf of packer			
DA COMPLETARE PER SPEDIZIONI IN CONTAINER O IN VEICOLI TO BE COMPLETED FOR SHIPMENTS IN CONTAINERS OR VEHICLES			
Nome della Nave e viaggio N° Ship's name and voyage N°	Porto di imbarco Port of loading	6	(Riservato per ulteriori informazioni) (Reserved for text, instruction or other matter)
Porto di destinazione - Port of discharge		8	

Marchi e Numeri Se applicabile, identificazione e numero (i) di registrazione dell'unità di carico. Marks & Nos. If applicable, identification or registration number (s) of the Unit. TARGA _____	Numero e natura degli imballi, nome appropriato di spedizione / nome tecnico corretto. Classificazione IMO e/o Regolamento marittimo italiano. Numero ONU, gruppo di imballaggio, punto di infiammabilità (in °C/c.) **temperatura di controllo e di emergenza. Identificazione della merce come MARINE POLLUTANT. **Ems N°, e N° della Tabella MFAG ***	Peso lordo (Kg). quantità netta/massa** Gross mass (Kg). net quantity/mass.	9 Marchi spediti come Goods delivered as: ☐ Collette/Breakbulk cargo ☐ Carico unitizzato/Unitized cargo ☐ Carico completo/Bulk packages Tipo di unità di carico (container, rimorchio, veicolo cisterna etc.) Type of unit (container, trailer, tank vehicle etc.) ☐ Aperto/Open ☒ Chiuso/Closed ☐ Altro (da specificare)/Other (To be specified)
--	--	--	--

ULTERIORI INFORMAZIONI - ADDITIONAL INFORMATION

In alcune circostanze sono richieste ulteriori informazioni/In certain circumstances special information/information is required, see IMDG Code General Introduction per 9.7.1/9.7.2

DICHIARAZIONE - DECLARATION Io sottoscritto che le merci sopra indicate relative a questa spedizione sono state pienamente ed accuratamente descritte con il nome tecnico (corretto nome di spedizione) e sono state classificate, imballate, marchiate ed etichettate nel rispetto di tutte le condizioni richieste dalle norme nazionali ed internazionali applicabili al trasporto. I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the correct technical name (s) (proper shipping name (s)) and are classified, packaged, marked and labelled/placarded, and are in all respect in proper condition for transport according to the applicable international and national government regulations.	Nome / posizione, società / organizzazione del firmatario Name / status, company / organization of signatory	11
	Luogo e data - Place and date	
	Firma in rappresentanza dello spedizioni - Signature on behalf of shipper	

ATTESTAZIONE DI IDONEITÀ AL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE



N.

Numero IMO
Numero RINA

Vista la domanda della Società Armatrice in data _____ intesa ad ottenere il rilascio della presente
attestazione di idoneità al trasporto di merci pericolose per la nave:

Nome della nave

Categoria

Bandiera

Porto e numero di immatricolazione

Stazza lorda

Stazza netta

Materiale dello scafo

Armatore

Servizio

Navigazione

visti:

- il decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 1968, n° 1008 ed i decreti del Ministero della Marina Mercantile di cui all'art. 4 del suddetto decreto del Presidente della Repubblica;
- il Decreto Ministeriale 15 maggio 1972;

eseguiti i debiti accertamenti, ai sensi delle norme stabilite dai decreti suddetti, con esito soddisfacente; si rilascia alla nave suddetta la presente attestazione di idoneità al trasporto di merci pericolose delle classi indicate alle pagine 2 e 3, nei locali o spazi indicati alle pagine 2 o 3, valevole per la durata di:

ANNI .

sempre che il certificato di classe o navigabilità della nave sia in regolare corso di validità e subordinatamente alle limitazioni specificate ed all'osservanza di tutte le disposizioni contenute nei decreti suddetti. La validità rimane, pertanto, sospesa qualora siano comunque alterate le condizioni di base alle quali la attestazione è stata rilasciata e per qualsiasi inosservanza delle dette disposizioni o di altre contenute in leggi e regolamenti in vigore interessanti direttamente o indirettamente il trasporto di merci pericolose sulle navi mercantili.

Rilasciata a:

il:



LOCALI IN CUI POSSONO ESSERE COLLOCATE LE MERCI SOTTO IL PONTE

CLASSI DI MERCI ammesse al trasporto	
Classe 1 (esplosivi)	
Classe 2 (gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati e gas disciolti sotto pressione)	
Classe 3 (liquidi infiammabili)	
Classe 4.1 (solidi infiammabili)	
Classe 4.2 (materie suscettibili di combustione spontanea)	
Classe 4.3 (materie che a contatto con l'acqua sviluppano gas infiammabili)	
Classe 5.1 (materie comburenti)	
Classe 5.2 (perossidi organici)	
Classe 6.1 (materie tossiche)	
Classe 6.2 (materie infettanti)	
Classe 7 (materie radioattive)	
Classe 8 (corrosivi)	

SPAZI IN CUI POSSONO ESSERE COLLOCATE LE MERCI SOPRA IL PONTE

CLASSI DI MERCI ammesse al trasporto	
Classe 1 (esplosivi)	
Classe 2 (gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati e gas disciolti sotto pressione)	
Classe 3 (liquidi infiammabili)	
Classe 4.1 (solidi infiammabili)	
Classe 4.2 (materie suscettibili di combustione spontanea)	
Classe 4.3 (materie che a contatto con l'acqua sviluppano gas infiammabili)	
Classe 5.1 (materie comburenti)	
Classe 5.2 (perossidi organici)	
Classe 6.1 (materie tossiche)	
Classe 6.2 (materie infettanti)	
Classe 7 (materie radioattive)	
Classe 8 (corrosivi)	

PAGINA RISERVATA AD EVENTUALI VIDIMAZIONI O ANNOTAZIONI

1. Sono ammesse al trasporto le sole merci ammesse per il trasporto su navi passeggeri.
2. Sono escluse dal trasporto le merci appartenenti alle classi ammesse che emettano gas , vapori o polveri infiammabili o formanti miscele esplosive con l'aria , che richiedano un grado di protezione delle apparecchiature elettriche superiore a quello dei motori dell'impianto di ventilazione ubicati all'interno delle relative condotte .
3. Sono escluse dal trasporto quelle merci per le quali il D.M. 15/05/72 prevede il getto a mare in caso di emergenza .
4. L'eventuale trasporto contemporaneo di merci incompatibili deve essere effettuato osservando le direttive di cui all'articolo 37 del D.P.R. 9/5/68 n° 1008 , e dei DD.MM. 11/4/84 e 16/5/86 .
5. Delle merci che appartengono alle classi sopra ammesse è vietato il trasporto di quelle che hanno caratteristiche di pericolosità tipiche di altre classi non incluse nel presente certificato .

DICHIARAZIONE DI ASSIMILAZIONE, REDATTA IN CONFORMITA' ALLA CIRCOLARE N. 3103118 IN DATA 12.01.1980 DEL MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE, AI SENSI DELL'ART. 5 DEL D.P.R. 09.06.1968 N. 1008.

....

Il sottoscritto _____ iscritto all'albo professionale dei Chimici interregionale _____ al n. _____

DICHIARA

Che il prodotto denominato _____ è assimilabile al prodotto denominato _____ classificato alla sigla _____ del Regolamento M.M.M. (IMDG Page _____ - U.N. n. _____)

Si forniscono i dati richiesti (ove applicabili) dalle vigenti disposizioni :

1. Denominazione tecnica del prodotto
2. Eventuale nome o sigla commerciale.
3. Formula chimica (bruta e di struttura) del prodotto.
4. Stato fisico del prodotto nelle condizioni di trasporto.
5. Punto di ebollizione.
6. Valori della densità del prodotto riferiti allo stato fisico ed alla temperatura nelle condizioni di trasporto; per i liquidi almeno i valori della densità a 15°C e 45°C
7. Densità dei vapori (riferita all'aria = 1).
8. Valori della tensione di vapore riferita alle temperature nelle condizioni di trasporto.
9. Punto di fusione.
10. Punto di infiammabilità (in vaso chiuso e/o aperto, specificando il metodo di determinazione)
11. Punto di autoaccensione.
12. Limiti di esplosività, inferiore e superiore (percentuale in volume in miscela con l'aria).
13. Solubilità in acqua (grassi per 100 ml a 15°C)
14. Stabilità chimica (comportamento rispetto all'aria, all'umidità, al calore, tendenza alla polimerizzazione ed alla autodecomposizione).
15. Reattività con l'acqua.
16. Azione corrosiva e comportamento rispetto all'acciaio comune ad altri metalli e ad altri materiali usati nei recipienti e nelle apparecchiature connesse al trasporto.
17. Incompatibilità chimica con altri prodotti.
18. Tossicità per inalazione (valore TLV in parti per milioni o in mg/m³).
19. Tossicità per ingestione (Valore della DL50 in mg per kg di peso dell'animale usato per la prova). Azione esercitata per contatto (sulla pelle, sugli occhi, sulle mucose, etc.)
20. Azione esercitata per contatto (sulla pelle, sugli occhi, sulle mucose etc.)
21. Mezzi antincendio: a) ritenuti idonei, b) ritenuti controindicati.
22. Altri eventuali dati (odore, colore, emanazioni di fumi) etc.
23. Ove il prodotto sia costituito da una miscela di diversi componenti e da una soluzione, indicare la denominazione chimica, la formula chimica (bruta e di struttura) e le percentuali in peso e in volume dei componenti.

Firma : _____

IN ACCOMPAGNAMENTO AL TRASPORTO DI

(CAPO VIII)

Art. 55

ALLEGATO - 4

- Mod. “A”
- Mod. “B”
- Mod. “C”

Alla Capitaneria di Porto di Civitavecchia

Il sottoscritto _____

- Comandante (qualora la nave non sia armata) / Ufficiale responsabile designato dalla società armatrice / proprietaria (qualora la nave sia in disarmo) della M/Nave " _____ " armata / di proprietà della società _____ con sede in _____
- Titolare dell'Impresa _____ che effettua i lavori a bordo / Direttore dei lavori (nel caso di nave in bacino / Cantiere).

CHIEDONO

a codesta Capitaneria di Porto di voler autorizzare l'uso di fiamma e / o saldatura elettrica a bordo della predetta nave per i lavori di seguito specificati.

DICHIARANO

- i predetti lavori avranno inizio in data _____ e termineranno in _____;
- le modalità per l'effettuazione dei predetti lavori, la loro tipologia, il nominativo del responsabile dei lavori e della ditta/officina che li esegue ed ogni altro elemento ritenuto utile ai fini dell'esatta valutazione del grado di pericolosità dei lavori da eseguire sono indicati nell'allegato piano lavori/dichiarazione integrativa parte integrante della presente istanza;
- che i lavori immobilizzano/non immobilizzano la nave;
- di essere a conoscenza di tutte le norme atte ad evitare gli incendi giusta ordinanza n°14/03 del 31.03.2003 di codesta Capitaneria di Porto;
- che :
 - ❑ il servizio antincendio sarà espletato dal personale di bordo.
 - ❑ il servizio antincendio sarà espletato dal personale del cantiere.

Si allegano alla presente istanza:

- 1) Piano dei lavori e dichiarazione impegnativa redatto in conformità all'allegato "B" dell'ordinanza n° 14/03 in data 31.03.2003 della Capitaneria di Porto di Civitavecchia;
- 2) Certificato di non pericolosità con attestazione di "gas free" rilasciato in data dal Consulente Chimico del Porto.
- 3) lettera dell'Agenzia raccomandataria della nave per conto dell'armatore con la quale vengono affidati i lavori ad una società fra quelle autorizzate dall'Autorità portuale ad operare nel Porto di Civitavecchia ovvero dichiarazione del Comandante che i lavori vengono eseguiti dal personale facente parte dell'equipaggio della nave;

- 4) lettera dell'officina con la quale si conferma l'assunzione dei lavori;
- 5) copia dei piani antincendio della nave, corredata dalla dichiarazione del comandante dell'unità circa la presenza di un servizio di ronda sia diurno che notturno pronto ad intervenire in caso di necessità e l'efficienza di mezzi antincendio presenti a bordo;
- 6) planimetria della nave o di parte di questa ove devono essere indicate le posizioni dei previsti lavori, nonché le vie di sfuggita;
- 7) lista equipaggio.

Il sottoscritto è informato, ai sensi dell'art.10 della Legge 31.12.1996 n°675, che i dati sopra indicati verranno trattati, in base alla normativa vigente, esclusivamente per finalità connesse al conseguente procedimento.

Firma

Comandante/Ufficiale responsabile designato

Firma

Titolare dell'Impresa/Direttore dei lavori

"PIANO LAVORI" E DICHIARAZIONE IMPEGNATIVA

Il sottoscritto _____ Comandante (qualora la nave sia armata)/
Ufficiale responsabile designato dalla società armatrice/proprietaria (qualora la nave sia in disarmo)
della M/Nave " _____ " armata/di proprietà della società
_____ con sede in _____

Il sottoscritto _____ Titolare dell'Impresa _____
che effettua i lavori a bordo/Direttore dei lavori (nel caso di navi in bacino/cantiere) iscritta ex art.
68 del C.d.N. nei Registri dell'Autorità Portuale di Civitavecchia.

In merito alla richiesta di rilascio del Nulla Osta, previsto dall'art.46 del Decreto Legislativo n°272
del 27.02.1999, all'effettuazione di lavori a bordo della M/N _____

Matr. _____ del Compartimento Marittimo di _____ di bandiera
_____, T.S.I. _____, ormeggiata nel Porto di Civitavecchia / presso il
cantiere _____, con utilizzo di fonte termica _____

DICHIARANO

- ☐ descrizione dei lavori

TIPO A secondo la definizione di cui all'art.54 della presente ordinanza

TIPO B secondo la definizione di cui all'art.54 della presente ordinanza

TIPO C secondo la definizione di cui all'art.54 della presente ordinanza

- ☐ il carico esistente a bordo (natura e quantità): _____
- ☐ il carico precedente (natura e quantità): _____
- ☐ sostanze infiammabili, combustibili esplosive o comunque pericolose presenti a bordo (natura e quantità): _____
- ☐ di essere a conoscenza delle norme contenute nel Decreto Legislativo 27 Luglio 1999 n°272 "Adeguamento della Normativa di Sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale a norma della Legge 31.12.1998 n°485";
- ☐ che gli impianti e l'organizzazione antincendio di bordo sono/non sono in efficienza ed in grado di intervenire immediatamente in caso di emergenza;
- ☐ che i lavori saranno eseguiti dalla Ditta _____ / in regime di autoproduzione sotto la diretta sorveglianza del personale di bordo designato opportunamente da questo Comando e/o dall'Impresa capo-commessa;
- ☐ che la persona esperta, responsabile dell'operazione, ai sensi dell'art.46 del Decreto Legislativo 27 Luglio 1999 n°272 è: _____
- ☐ che la nave è/non è pronta a muovere con i propri mezzi in caso di emergenza o necessità;

- ☐ che durante l'uso di fiamma non verranno effettuate altre operazioni commerciali incompatibili o che interferiscano con le lavorazioni a caldo;
- ☐ che non sarà fatto uso di fiamma o, comunque, di mezzi di lavoro che provochino fonti di calore su parti a contatto di materiali infiammabili, combustibili o pericolosi, di depositi e serbatoi, che, anche se vuoti abbiano contenuto sostanze con pericolo di incendio e/o scoppio o suscettibili di emettere sostanze tossiche sotto l'azione del calore;
- ☐ che prima di iniziare i lavori di taglio o saldatura, si è munito del certificato di "gas free" rilasciato dal Consulente Chimico del Porto, attestante che nei locali interessati dai lavori ed in quelli contigui, sovrastanti e sottostanti agli stessi locali, non vi sono sostanze suscettibili di infiammarsi o di esplodere sotto l'azione del calore o delle scintille;
- ☐ di aver presentato (in qualità di Impresa capo-commessa) in data _____ alla competente A.S.L. il documento di sicurezza di cui all'art.38 del Decreto Legislativo 27 Luglio 1999 n°272;
- ☐ che le vie di fuga per gli operatori saranno tenute sempre agibili ed illuminate;
- ☐ che l'illuminazione normale e di emergenza, e gli impianti elettrici in genere saranno conformi alla Legge 01.03.1968 n°186;
- ☐ che in ogni locale o zona ove si usa la fiamma, presterà assistenza, con le idonee attrezzature antincendio, il personale dell'equipaggio attrezzato a svolgere il servizio di prevenzione incendi, o altro personale appartenente ai VV.F. e/o "Servizi integrativi antincendio" autorizzati dall'Autorità Marittima, se prescritti;
- ☐ i lavori effettuati in locali chiusi e angusti saranno sempre assistiti dall'esterno da personale dotato delle idonee attrezzature di assistenza e di soccorso;
- ☐ per le lavorazioni a fuoco sarà predisposta un'idonea aspirazione alla fonte dei fumi prodotti;
- ☐ dell'inizio e della fine di ogni lavoro sarà data comunicazione al responsabile tecnico dei lavori a bordo, nominato ai sensi dell'art.38 del Decreto Legislativo 27 Luglio 1999 n°272;
- ☐ le bombole di gas verranno adeguatamente fissate per evitarne la caduta accidentale;
- ☐ per i lavori da effettuare su parti coibentate o rivestite, sarà preventivamente rimossa la coibentazione o il rivestimento;
- ☐ le masse necessarie per la saldatura elettrica saranno posizionate in modo da evitare ogni possibile scintillio o riscaldamento delle zone di contatto;
- ☐ le tubazioni flessibili dei gas, i cavi di alimentazione elettrica e le utenze varie saranno posizionate in modo da evitare ogni possibile danneggiamento;
- ☐ ad ogni sospensione dei lavori di saldatura o taglio ossiacetilenico e simili, i cannelli, le manichette e le eventuali bombole, saranno estratti dal locale;
- ☐ i lavori saranno eseguiti in data _____ nel periodo _____; in caso di ritardo lo slittamento sarà immediatamente comunicato;
- ☐ per quanto non specificato nella presente dichiarazione saranno osservate le vigenti norme di sicurezza e di prevenzione incendi: Decreto Legislativo 27 Luglio 1999 n°272, Decreto del

Presidente della Repubblica 27.04.1955 n°547 e successive, Decreto del Ministero dell'Interno 10.03.1998 (supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n°81 del 07.04.1998);

- ☐ si allega sommaria descrizione e **dettagliata planimetria dei locali** interessati dai lavori e dei relativi locali contigui, sovrastanti e sottostanti, corredata di dati inerenti la destinazione dei locali, i quantitativi e la tipologia dei materiali e delle sostanze contenute negli stessi locali, i presidi antincendio e le vie di fuga;

DICHIARAZIONI SPECIFICHE RESE DAL TITOLARE DELLA DITTA CHE ESEGUE I LAVORI/DIRETTORE DEL CANTIERE O DAL COMANDANTE QUALORA I LAVORI VENGONO ESEGUITI CON IL PERSONALE DI BORDO.

Dichiaro che il personale che sarà impegnato nelle lavorazioni di cui sopra è stato edotto di tutte le disposizioni di cui all'ordinanza n° 14/2003 - Capo III - dall'art.52 all'art.66 compreso, in data 31.03.03, della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, circa l'uso di fiamma e saldatura elettrica.

Dichiaro inoltre:

❖ **CONDIZIONI AMBIENTALI E DI AGIBILITÀ**

❖ **MATERIALI ESISTENTI NELL'AMBIENTE DI LAVORO**

- ☐ infiammabili
- ☐ esplosivi
- ☐ tossici
- ☐ non pericolosi
- ☐ _____.

❖ **NUMERO DEI LAVORATORI ADDETTI DISTINTI PER CATEGORIA**

- saldatori	n. _____
- carpentieri	n. _____
- apprendisti	n. _____
- _____	n. _____

❖ **ELENCO MACCHINE, IMPIANTI, ATTREZZE DA UTILIZZARE**

- ☐ cannelli per saldature o taglio ossiacetilenico
- ☐ particolari tipi di saldatrici
- ☐ utensili elettrici portatili
- ☐ compressori

❖ **PERSONALE IMPIEGATO (se i lavori sono eseguiti da Ditta/Officina)**

- 1) _____
nominativo data e luogo di nascita del lavoratore posizione INPS/INAIL
- 2) _____
nominativo data e luogo di nascita del lavoratore posizione INPS/INAIL
- 3) _____
nominativo data e luogo di nascita del lavoratore posizione INPS/INAIL
- 4) _____
nominativo data e luogo di nascita del lavoratore posizione INPS/INAIL

❖ **PERSONALE IMPIEGATO (se i lavori sono eseguiti con personale di bordo)**

- 1) _____
nominativo data e luogo di nascita del membro equipaggio matricola
- 2) _____
nominativo data e luogo di nascita del membro equipaggio matricola
- 3) _____
nominativo data e luogo di nascita del membro equipaggio matricola
- 4) _____
nominativo data e luogo di nascita del membro equipaggio matricola

Civitavecchia _____

Firma
Comandante/Ufficiale responsabile designato

Firma
Titolare dell'Impresa/Direttore dei lavori

Il sottoscritto è informato, ai sensi dell'art.10 della Legge 31.12.1996 n°675, che i dati sopra indicati verranno trattati, in base alla normativa vigente, esclusivamente per finalità connesse al conseguente procedimento.

(CAPO VIII)

Art. 73

ALLEGATO - 5

DOMANDA PER OTTENERE L'AUTORIZZAZIONE AD EFFETTUARE IL BUNKERAGGIO IN PORTO

Alla **CAPITANERIA DI PORTO
DI CIVITAVECCHIA**

La sottoscritta Agenzia Marittima _____ in nome e per conto

del Comandante della _____ di Bandiera _____

CHIEDE

a codesta On. Capitaneria di Porto di voler autorizzare la nave predetta ad eseguire
il seguente bunkeraggio:

alle ore _____ del giorno _____ Tonn/Litri _____ di _____;

alle ore _____ del giorno _____ Tonn/Litri _____ di _____;

I prodotti saranno forniti dalla Spett.le _____ a mezzo di:

- ☐ Bettolina tramite impianto fisso sistemato in banchina;
- ☐ Bettolina con travaso da autobotte;
- ☐ autobotte;
- ☐ distributore fisso (banchina n° 7 ovvero presso darsena romana "ex Punto Franco").

Detta nave si ormeggerà il giorno _____:

- ☐ alla banchina n° _____;
- ☐ in rada;
- ☐ presso la piattaforma petrolifera off-shore.

Civitavecchia, _____

CAPITANERIA DI PORTO DI CIVITAVECCHIA

VISTA la sopraesposta istanza,

SI AUTORIZZA

Il Comandante della _____ ad effettuare la richiesta operazione di
bunkeraggio con l'osservanza delle norme contenute nel Regolamento di Sicurezza di Polizia
Portuale e dei Servizi Marittimi del Porto e della rada di Civitavecchia approvato con Ordinanza
n° 14/03 del 31/03/2003.

Civitavecchia _____

D'Ordine