



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO PIOMBINO

ORDINANZA N. 82/2021

“Norme di sicurezza del pontile marittimo sito nel Comune di Scarlino (GR)”

Il Capo del Circondario marittimo e Comandante del Porto di Piombino:

- VISTO** il D.P.R. 04-02-1984, n. 50 “Approvazione del regolamento per la costruzione e l'equipaggiamento delle navi adibite al trasporto di prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa e per l'imbarco, il trasporto per mare e lo sbarco dei prodotti stessi;
- VISTA** la lettera Circolare del MATTM in data 20/10/2008 “Obblighi e procedure derivanti dall'applicazione dell'Annesso II alla Convenzione MARPOL 73/78 – istruzioni applicative”;
- VISTO** il decreto del Direttore Marittimo di Livorno in data 01/09/1976 n°42/76 che rende obbligatorio il servizio di pilotaggio nel porto di Follonica;
- VISTA** l'ordinanza n. 07/2007 in data 24/01/2007 dell' Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Santo Stefano che disciplina la “Zona di ancoraggio nella rada Bravo del Porto di Follonica”;
- VISTA** l'ordinanza n. 45/2007 in data 28/05/2007 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino che disciplina la “Zona di ancoraggio Alfa nella rada del Porto di Follonica”;
- VISTA** l'ordinanza n. 84/2007 in data 02/08/2007 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino TITOLO – Pontile “Nuova Solmine” – Zona di sicurezza traffico mercantile;
- VISTA** la nota dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. N.12907 in data 02/05/2020 che in risposta ad apposito quesito condivide, ferme restando le valutazioni di stretta competenza della Autorità Marittima, la possibilità di far operare sul pontile personale formato in assistenza alla manovra nel caso in cui non sia istituito un servizio d'ormeggio effettivo;
- VISTI** gli esiti dei più recenti rilievi topo-batimetrici del tratto di mare adiacente il pontile marittimo e dell'ispezione strutturale dello stesso pontile e dei fondali eseguiti nell'area in questione negli anni 2007, 2012 e 2019;
- VISTO** il regolamento operativo della Società concessionaria “Nuova Solmine” ver.11 del 03.12.2020, contenente valutazioni e procedure di carattere tecnico relative all'operatività del suddetto pontile marittimo e alla gestione delle emergenze, il

quale prevede un modulario che viene vistato dal comandante della nave e dal responsabile del pontile in relazione alle situazioni di emergenza dovute all'azione del vento;

CONSIDERATO il parere espresso dalla locale corporazione dei Piloti in data 13/01/2020 in merito alle manovre d'accosto delle navi che approdano al pontile di cui trattasi;

CONSIDERATO il parere favorevole espresso dal servizio consulente chimico del porto in data 16/08/2021 relativamente agli aspetti di competenza contenuti nella bozza della presente ordinanza;

CONSIDERATO il parere espresso dal Vigili del Fuoco di Grosseto con nota n.7859 in data 13/08/2020 in merito all'adeguatezza dell'assetto antincendio del pontile;

CONSIDERATO che l'accuratezza, la precisione e la verificabilità della misura dei fondali hanno immediati e diretti riflessi sulla sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente marino e che tutti i rilevamenti idrografici da chiunque effettuati devono essere inviati all'Istituto Idrografico della Marina ai sensi dell'art. 222 del DPR 90/2010, e che lo stesso li utilizza per la realizzazione della Cartografia Ufficiale dello Stato e che pertanto i dati da chiunque raccolti devono essere comparabili tramite l'adozione di comuni modalità e procedure;

CONSIDERATA l'esperienza maturata nel periodo di operatività del pontile, durante il quale è stata verificata l'attuazione delle procedure riportate nel regolamento operativo di cui sopra, anche di fronte a svariate casistiche connesse alle manovre di ormeggio/disormeggio, presso il pontile, di navi di diverse dimensioni;

RITENUTO opportuno disciplinare con apposito provvedimento ordinatorio, la sicurezza delle attività legate al pontile marittimo di cui trattasi, dettando norme specifiche per la tipologia di unità per le quali si prevede l'accosto commerciale;

VISTO il vigente "Regolamento di sicurezza dei servizi marittimi del porto e della rada di Piombino e Follonica", approvato con Ordinanza n. 17/88 del 31 maggio 1988 e successive modifiche;

VISTI gli artt. 17, 30, 62, 64 e 81 del Codice della Navigazione nonché gli artt. 59 e ss e l'art. 524 del relativo Regolamento di Esecuzione (Parte Marittima);

RENDE NOTO

Il Pontile marittimo situato in loc. Polveriera del Comune di Scarlino (GR), all'attualità in concessione della Società "Nuova Solmine" S.p.a., è una struttura in cemento armato formata da campate poste su palificazioni infisse nel fondale marino del Golfo di Follonica, la cui testata corrisponde alle coordinate (WGS '84) LAT 42°54.06'N LONG 010°46.350'E.

Il pontile consente, mediante i propri sistemi d'ormeggio, l'affiancamento di navi destinate allo sbarco/imbarco di acido solforico condotto mediante apposite tubazioni allo stabilimento industriale, esso opera senza alcuna diga foranea o altra struttura frangiflutti ed è disposto trasversalmente alla linea di costa per orientamento 240°.

Il concessionario garantisce le opportune misure di sicurezza in capo ad esso e analizza continuamente le limitazioni all'operatività del pontile marittimo sia durante le manovre di ormeggio/disormeggio, sia durante la permanenza delle navi in banchina per lo svolgimento delle operazioni di imbarco/sbarco dei prodotti, tenendo in considerazione i rilievi batimetrici disponibili e le condizioni infrastrutturali del pontile stesso e le condizioni meteomarine.

Il personale che presta servizio presso il pontile marittimo come addetto alle operazioni commerciali delle navi ivi ormeggiate è organizzato mantenendo un presidio adeguato di sorveglianza, sotto i profili di safety, security ed antinquinamento al fine di gestire, oltre alle attività ordinarie, le prime fasi di eventuali emergenze in stretto e continuo contatto con l'Autorità marittima e le altre autorità competenti.

ORDINA

Le attività e le operazioni relative alla presenza di navi, quali in particolare manovre di avvicinamento, ormeggio e disormeggio, presso il pontile marittimo, come meglio individuato al "rende noto", devono avvenire nel rispetto delle prescrizioni riportate nei seguenti articoli.

Art. 1

Disposizioni relative all'area di ancoraggio

Le navi che intendono ancorare nell'area di ancoraggio "A" della rada di Follonica, istituita con ordinanza n° 45/2007 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino, e laddove non disponibile o non fruibile per condimeteo avverse, presso l'area di ancoraggio "B" istituita con ordinanza n° 07/2007 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Santo Stefano, devono ottenere l'autorizzazione da parte della Sala Operativa del Circondario marittimo di riferimento e rispettare le disposizioni contenute nelle pertinenti ordinanze.

Per le citate unità, all'atto dell'arrivo nell'area di ancoraggio, è fatto obbligo di comunicare via radio VHF i dati previsti e riportare all'Autorità marittima competente ogni anomalia e/o deficienza che possa pregiudicare la sicurezza della nave e della navigazione, la salvaguardia della vita umana in mare nonché dell'ambiente marino.

Le navi ancorate nell'area di ancoraggio devono assicurare i seguenti adempimenti:

1) – Prescrizioni:

- a) mantenere un efficace servizio di guardia da rafforzare in caso di avverse condimeteo;
- b) mantenere in perfetta efficienza tutti i servizi di bordo;
- c) mostrare fanali e segnali prescritti dalla Colreg '72, integrati nel caso di navi cisterna o che trasportino merci pericolose, dalla bandiera rossa "Bravo" del C.I.S. e da un fanale a luce rossa visibile per 360°;
- d) emettere, in caso di limitata visibilità e nebbia, i segnali acustici previsti dalla Colreg '72;
- e) mantenere l'ascolto continuo sul canale 16 VHF/FM (156,800 Mhz);
- f) verificare le coordinate del punto di fonda ogni ora e comunicare, tempestivamente, alla Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo ogni eventuale variazione;
- g) tutte le navi che sono ferme all'ancora devono attuare le disposizioni vigenti in materia di prevenzione dall'inquinamento marino.

2) – Divieti nell'area di ancoraggio:

È fatto divieto di ancoraggio alle navi che trasportano merci pericolose che non abbiano previsione di effettuare operazioni commerciali presso il pontile marittimo.

A tutte le unità da diporto, da pesca o da traffico è vietato avvicinarsi a meno di 0,3 miglia dalle navi in manovra o alla fonda.

È fatto assoluto divieto di dare fondo all'ancora in zone diverse da quelle indicate nel presente Regolamento, fatte salve eventuali autorizzazioni da parte dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino.

Sono esclusi dai divieti di cui al presente articolo le unità militari e delle forze di polizia, i mezzi dei servizi tecnico-nautici nonché quelli destinati a particolari attività espressamente autorizzate dall'Autorità Marittima.

Art. 2

Presentazione delle domande di accosto

Ferme restando tutte le disposizioni vigenti in tema di comunicazioni da presentare all'Autorità Marittima prima dell'approdo di una nave, il comandante o l'armatore della nave o il raccomandatario marittimo delle unità che intendono approdare al pontile marittimo devono rispettare le procedure amministrative per le formalità di arrivo e partenza delle navi come indicato nell'Ordinanza n°56/2017 del Capo dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino, facendo confluire tutta la documentazione all'indirizzo itfol.nsw@pec.guardiacostiera.gov.it utilizzando l'allegato 1 alla presente ordinanza.

Per quanto attiene allo "Ship Pre-arrival Information Security Form" lo stesso dovrà essere presentato, con le stesse modalità sopra riportate, anche all'indirizzo cp-piombino@mit.gov.it per l'approvazione da parte di personale qualificato.

Art. 3

Manovra di avvicinamento delle navi al pontile

E' obbligatorio l'impiego del servizio di pilotaggio per le unità di stazza superiore alle 500GT secondo le condizioni e modalità previste dal Decreto n°42/76 del Capo del Compartimento richiamato in premessa.

L'utilizzo dei mezzi di rimorchio in assistenza è sempre valutato dal Comando di bordo che dirige la manovra con l'ausilio del pilota e segue di massima le indicazioni riportate nel regolamento operativo del pontile, aggiornato in base all'esperienza consolidata a cura della Soc. concessionaria.

Ferma restando la responsabilità del Comandante della nave per qualunque decisione attinente le manovre dell'unità, la manovra di avvicinamento deve avvenire a macchine indietro con rotta parallela al pontile e le velocità di manovra non dovranno superare una velocità minima di sicurezza, tenendo conto delle della velocità del vento, dell'altezza significativa d'onda e della visibilità, in accordo alle istruzioni operative condivise dal pontile.

Art. 4

Ormeggio delle navi

Alle navi cisterna che devono effettuare operazioni commerciali è consentito l'ormeggio esclusivamente, con prua fuori, sul lato nord del pontile dove sono presenti bitte ed apprestamenti mantenuti in efficienza per l'ormeggio di unità mercantili.

L'ormeggio è subordinato al rilascio di un favorevole parere tecnico da parte del servizio consulente chimico di porto, riguardante in particolare le condizioni relative alle cisterne del carico eventualmente interessate da prodotti infiammabili in transito o cisterne vuote che hanno contenuto negli ultimi viaggi prodotti infiammabili e/o pericolosi.

La valutazione del chimico del porto deve essere comunicata all'Ufficio Locale Marittimo di Follonica anche per via telematica all'indirizzo e-mail istituzionale.

Sul lato sud del pontile è consentito esclusivamente l'ormeggio di unità minori che debbano affiancarsi al pontile per servizio, mentre non tale approdo non è utilizzabile per operazioni di carico e scarico di merci.

Ogni rilevante variazione e/o aggiornamento relativo al pescaggio e allo stato dei fondali deve essere sempre fornita all'Autorità marittima locale che approva la domanda d'accosto e, con largo anticipo, alla nave prima delle manovre.

L'ormeggio e il disormeggio sono consentiti soltanto con adeguate condizioni di luce e visibilità, l'illuminazione dell'area antistante l'ormeggio deve essere pienamente efficiente e rispondente agli standard nazionali ed internazionali applicabili.

L'effettivo numero dei cavi di ormeggio è definito dal Comandante della nave, supportato dal pilota, in base alle condizioni meteorologiche ed alle previsioni meteo.

Devono essere mantenuti sul pontile turni di guardia sufficienti a garantire un costante monitoraggio dei cavi di ormeggio, del pescaggio e dell'assetto generale dell'unità.

Durante la manovra di ormeggio sul pontile può essere presente solo il personale preposto alle operazioni, dotato di adeguati DPI e adeguatamente formato e debitamente istruito secondo le analisi dei rischi esperite dalla Soc. Concessionaria responsabile.

Presso aree distanti dalle zone di pericolo, eventualmente individuate ed opportunamente segnalate e delimitate dal Concessionario responsabile, possono permanere altre persone che hanno motivo di accedere al pontile, munite dei permessi necessari a seconda della mansione che devono andare ad espletare sull'approdo.

Per attività in assistenza alla manovra la Soc. Concessionaria ha altresì facoltà di avvalersi di propri incaricati, adeguatamente formati ed informati per tutti gli aspetti relativi agli ambiti di maritime security, sicurezza, igiene e salute sui luoghi di lavoro, soggetti agli obblighi derivanti da dette discipline. Tale personale deve essere preventivamente iscritto nei registri previsti dall' art. 68 c.n., come disciplinato dalla Capitaneria di porto di Livorno.

Art. 5

Autorizzazione alla caricazione, nulla -osta allo sbarco

I Comandanti delle navi che intendono caricare/scaricare sostanze liquide nocive, nonché, prodotti chimici liquidi pericolosi e/o acque di lavaggio/prelavaggio devono ottenere l'autorizzazione all'imbarco o il nulla—osta per lo sbarco dall'Ufficio Locale Marittimo di Follonica.

A tale scopo il raccomandatario marittimo della nave deve presentare apposita istanza in bollo tesa ad ottenere l'autorizzazione o il nulla—osta (***Vedasi Allegato nr. 2***).

La predetta istanza deve essere presentata almeno con 48 ore di anticipo rispetto al previsto arrivo della nave in originale o via PEC esclusivamente secondo le modalità digitali consentite dalla legge. Nell'istanza devono essere inseriti i seguenti dati:

- nome, indirizzo e recapito telefonico del Raccomandatario marittimo istante;
- nome, nazionalità, stazza lorda della nave;
- se la nave è esentata dal rispetto dei valori massimi dei residui di cisterna in conformità alla Reg. 5.3 (c) od alla Reg. 5.9 (c) dell'Allegato 11 della MARPOL;
- previsto arrivo e partenza della nave e sua destinazione;
- nome tecnico, numero UN, categoria di nocività, quantità totale e cisterne interessate per le sostanze/prodotti da scaricare;
- nome tecnico, numero UN, categoria di nocività, quantità totale e cisterne interessate per le sostanze/prodotti in transito;
- nome tecnico, numero UN e categoria delle sostanza/prodotto contenuta per ultima nelle cisterne vuote; deve essere altresì indicato se dette cisterne sono pulite e libere da gas o contenenti residui e/o acque di lavaggio o contenenti zavorra pulita;
- nome tecnico, numero UN e categoria delle sostanza/prodotto contenuta per ultimo nelle cisterne da caricare; deve essere altresì indicato se dette cisterne sono pulite e libere da gas o contenenti residui e/o acque di lavaggio o contenenti zavorra pulita, dette informazioni devono essere fornite anche per le cisterne non da caricare;
- se la nave intende, a seguito dello sbarco, effettuare il lavaggio o il prelavaggio delle cisterne e sbarcare le acque risultanti, identificando le cisterne interessate e la quantità di liquidi da sbarcare;
- se la nave intende, a seguito dello sbarco, eliminare i residui mediante ventilazione, identificando le relative cisterne interessate;
- se la nave intende scaricare zavorra pulita;
- se la nave intende richiedere l'esenzione dal lavaggio/prelavaggio od altre esenzioni, identificando le relative cisterne interessate.

All'istanza devono essere allegate, secondo il caso, e sempre che per alcuni documenti non ne sia stata preventivamente depositata la copia presso l'Autorità marittima, le seguenti certificazioni:

-dichiarazione del produttore o del caricatore della merce circa le caratteristiche ed il quantitativo delle sostanze/prodotti; per ciascuna sostanza/prodotto devono essere indicati, in particolare, il nome tecnico (per esteso), la denominazione commerciale, il numero UN, la categoria di nocività; la dichiarazione deve indicare anche il nominativo e il recapito telefonico del personale tecnico del produttore o del caricatore cui far riferimento in caso di emergenza;

-dichiarazione del Comandante della nave circa l'idoneità delle cisterne e dei relativi impianti destinati a ricevere le sostanze/prodotti, che attesti la presenza a bordo delle dotazioni di pronto soccorso e dei presidi medici specifici per le sostanze quali la nave è abilitata al trasporto (**Vedasi Allegato nr. 3**).

L'Ufficio Locale Marittimo di Follonica, a buon esito della valutazione sulla documentazione predetta, rilascia l'autorizzazione alla caricazione o il nulla-osta allo sbarco, fissando altresì eventuali ulteriori disposizioni di sicurezza che dovranno essere osservate durante le operazioni.

Art. 6

Disposizioni sulla prevenzione da inquinamenti

Il Comandante della nave dovrà assicurare:

- che tutti gli operatori indossino i DPI previsti a seconda della particolare tipologia del carico e delle operazioni;
- la sorveglianza necessaria durante tutte le operazioni mediante membri dell'equipaggio qualificati all'effettuazione delle operazioni in argomento, ai sensi della normativa vigente (STCW 78);
- che le manichette di collegamento con il terminale abbiano lunghezza sufficiente a permettere i normali movimenti della nave;
- che gli ombrinali di coperta siano tappati adeguatamente per evitare eventuali colaggi in mare e che siano sistemate, sotto le connessioni delle manichette, delle ghiotte adatte ad accogliere eventuali perdite di prodotto;
- che sia possibile in ogni momento e circostanza, arrestare prontamente le operazioni in corso;
- che si provveda immediatamente alla eventuale bonifica delle sostanze sparse in coperta;
- la continua vigilanza degli impianti di bordo utilizzate nelle succitate operazioni, dell'assetto della nave e dell'ormeggio;
- la continua e costante presenza a bordo di personale sufficiente a garantire una eventuale manovra di emergenza.

Art. 7

Svolgimento delle operazioni commerciali

Il comandante della nave o il 1° ufficiale di coperta o l'ufficiale di coperta all'uopo delegato è responsabile della condotta in sicurezza delle operazioni commerciali. Egli è tenuto a comunicare al Capo pontile, con immediatezza, eventuali notizie circa il verificarsi di qualunque evento che possa costituire pericolo per lo svolgimento delle suddette operazioni o che rischi comunque di compromettere il loro regolare svolgimento o che possa creare pregiudizio alla sicurezza della nave e/o del pontile.

Il personale addetto al pontile deve essere convenientemente equipaggiato ed addestrato a cura del concessionario.

Prima di iniziare le operazioni portuali il comandante della nave o il 1° ufficiale di coperta o l'ufficiale di coperta all'uopo delegato e il Capo turno devono concordare per iscritto:

- il piano di scarica;
- il piano di zavorramento;
- l'attivazione dei sistemi di comunicazione via radio o telefono, tra bordo, pontile e Autorità Marittima di Follonica;
- le procedure per interrompere le operazioni di scarica in caso di emergenza.

Nelle ore notturne l'area di coperta della nave, il castello di prua, i posti di manovra, il ponte di manovra di poppa, la passerella di accesso alla nave e l'intero tratto di banchina ove sono ubicate le bitte impiegate per l'ormeggio devono essere sufficientemente illuminate.

I mezzi d'accesso a bordo, conformemente alla normativa O.I.L., dovranno essere ben saldi, di lunghezza adeguata, in buone condizioni strutturali e con le dovute protezioni per prevenire cadute in mare.

Per tutta la durata della sosta in banchina la nave deve mantenere approntata una biscagliata sul lato mare.

Durante la sosta della nave in banchina, il comandante ed il Capo turno, ognuno per quanto di propria competenza, dovranno disporre continui controlli per accertare se permangono le condizioni di sicurezza e mantenersi in costante contatto con l'Autorità marittima.

Qualora il Capo turno o il comandante della nave accertino il venir meno delle suddette condizioni, dispongono l'immediata sospensione delle operazioni commerciali, dandone comunicazione all'Autorità Marittima di Follonica, predisponendosi, se del caso, per la manovra di disormeggio.

In quest'ultimo caso, il Capo turno (responsabile dell'attività operativa, nonché "preposto" ai sensi del D.Lgs. n.81/08 e succ.mod.) si coordina per l'immediato sgancio di tutte le attrezzature/mezzi impiegati per lo svolgimento delle operazioni del carico.

Qualora inizio e fine operazioni non si svolgano negli orari previsti ovvero ci sia una loro eventuale sospensione per motivi tecnici, il Capo turno deve comunicare tali variazioni alla Autorità marittima di Follonica.

Le navi cisterna devono lasciare l'ormeggio al termine delle operazioni ed è vietata la sosta inoperosa, eventualmente autorizzabile solo dall'Autorità marittima di Follonica che valuta richieste determinate da comprovati motivi contingenti.

Art. 8

Area di sicurezza in prossimità del pontile

Sino ad una distanza di **mt. 350** (raggio dell'area di manovra per operazioni di ormeggio e disormeggio) dalla testata del pontile marittimo, al fine di evitare ogni interferenza con le operazioni del pontile, è stata costituita un'area di sicurezza **dove** è vietato:

- il transito, la sosta e l'ancoraggio di unità di qualunque tipo, ad eccezione dei mezzi di soccorso, delle forze di Polizia ed adibiti ai servizi autorizzati;
- l'esercizio di qualsiasi attività di pesca, la balneazione ed attività subacquee e di superficie di qualunque tipo.

I divieti di cui sopra sono inoltre cogenti lungo la fascia di rispetto di **mt. 25** dalle strutture del pontile marittimo.

La società concessionaria dovrà segnalare con appositi cartelli, visibili sia via mare che via terra, i divieti di cui sopra. Dovrà essere controllata la permanenza in loco della predetta segnaletica e, se del caso, si dovrà provvedere all'immediato ripristino della stessa.

Art. 9

Norme di sicurezza durante la permanenza della nave in banchina

Durante la sosta della nave al pontile l'equipaggio continua a svolgere i turni di servizio in assetto di guardia in porto e mantiene l'ascolto radio sul canale VHF 16.

La nave dovrà mostrare in condizioni diurne la bandiera rossa "Bravo" del C.I.S. ed in condizioni notturne un fanale a luce rossa visibile per 360°.

La nave deve essere sempre pronta a muovere con il proprio apparato propulsore, per lasciare prontamente l'ormeggio in caso d'emergenza o su disposizione dell'Autorità Marittima di Follonica, per fatti connessi alla sicurezza del pontile e/o della nave stessa.

La nave ormeggiata deve mantenere due cavi d'acciaio di lunghezza adeguata e di tipo approvato, voltati rispettivamente alle bitte di prua e di poppa, le altre estremità devono penzolare fuoribordo fino a circa un metro dal livello del mare, per l'eventuale presa a rimorchio della nave in caso di disormeggio d'emergenza.

Durante la permanenza della nave al pontile, è vietato eseguire prove motori sui cavi, compiere lavori a bordo che rendano inutilizzabile l'apparato di propulsione, gli organi di governo ed altre apparecchiature che riducano l'efficienza dell'unità. Eventuali lavori urgenti, necessari a garantire la sicurezza della nave, potranno essere eseguiti, in via del tutto eccezionale, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima di Follonica, con l'osservanza delle prescrizioni di volta in volta stabilite.

L'utilizzo di ancore per particolari condizioni di sicurezza deve essere sempre concordato con l'Autorità marittima di Follonica.

Nell'ambito del pontile, in presenza di nave e a bordo della stessa, i lavori con uso della fiamma ossidrica ed ossiacetilenica o della saldatura elettrica possono essere eseguiti solo in casi eccezionali, previa autorizzazione secondo le disposizioni indicate nel Regolamento approvato e reso esecutivo con ordinanza nr. 102/2002 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino.

Art. 10

Procedure di emergenza

Qualunque emergenza si verifichi a bordo della nave o sul pontile deve essere immediatamente comunicata all'Autorità marittima di Follonica e alla Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino.

In particolare, il comandante della nave deve interrompere immediatamente le operazioni ed attuare, sotto la propria responsabilità, tutte le misure antincendio, antinquinamento e di sicurezza in generale volte a salvaguardare l'ambiente ed a preservare la nave e l'equipaggio da qualunque pericolo, dandone al contempo informazione al Capo turno del pontile, alle suddette Autorità ed ai VVF in caso di incendio. Analoghi obblighi hanno tutti coloro che abbiano conoscenza, diretta o indiretta, di guasti, difetti o imperfetto funzionamento di apparecchiature comunque interessanti la sicurezza degli impianti di carico/scarico, o di altri inconvenienti che possano costituire pericolo per la nave o le infrastrutture.

La Soc. Concessionaria assicura che il personale preposto alla sicurezza delle attività del pontile sia sempre disponibile anche per l'immediato intervento disposto dall'Autorità marittima per il salvataggio delle persone in pericolo.

L'Autorità Marittima ordina e autorizza il disormeggio della nave:

- in caso di incendio a bordo, qualora l'allontanamento dell'unità dal pontile si rendesse necessario per la salvezza della nave, della struttura o per la salvaguardia dell'ambiente;

- al verificarsi di qualunque tipo di incidente che dovesse verificarsi a bordo della nave o al pontile, tale da mettere in pericolo la sicurezza della nave, delle strutture o dell'ambiente circostante.

Il comandante della nave deve assicurare che personale appositamente addestrato e con perfetta conoscenza dei sistemi di caricazione, delle valvole e degli sfoghi d'aria della nave, sia sempre presente per vigilare sulle operazioni di caricazione, di scarica e di zavorramento.

Al fine di assicurare la massima tempestività delle comunicazioni in caso di emergenza, la Società concessionaria deve esporre sul pontile, in posizione ben visibile da parte degli operatori, apposita tabella contenente i numeri telefonici dell'Ufficio Locale Marittimo di Follonica, dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino, del distaccamento VV.F. di Follonica, della Polizia di Stato, del Pronto Soccorso ospedaliero e della Corporazione dei Piloti.

Art. 11

Obblighi per il concessionario

La Soc. concessionaria deve curare la periodica revisione del regolamento operativo del pontile, ove siano indicati ruoli, compiti e responsabilità degli operatori, compresa la gestione delle emergenze, oltre che tutte le informazioni tecniche relative all'operatività del pontile e relative limitazioni.

Il quadro batimetrico dell'area di manovra deve essere aggiornato almeno con cadenza biennale e messo a disposizione dell'Autorità marittima e dei servizi tecnico-nautici. I rilievi idrografici devono essere svolti in ogni caso entro il rinnovo della concessione demaniale marittima secondo il disciplinare tecnico vigente dell'Istituto Idrografico della Marina.

La Soc. concessionaria deve sempre assicurare uno stato manutentivo del pontile tale da scongiurare ogni possibile rischio per la sicurezza delle persone vi accedano o che per motivi contingenti vi si avvicinino. Devono essere sempre presenti almeno n. 2 (due) salvagenti anulari con sagola galleggiante di mt 25 in testata e n. 2 (due) a metà pontile.

Devono essere mantenute adeguate risorse/attrezzature atte a garantire un primo intervento di contenimento in caso di sversamenti accidentali di idrocarburi dalle navi ormeggiate al pontile come panne galleggianti ed assorbenti di lunghezza sufficiente a circoscrivere la nave ivi ormeggiata per almeno tutta la sua lunghezza.

La Soc. concessionaria garantisce personale reperibile h24 durante l'intera sosta dell'unità per tutte le necessarie manovre di emergenza. Nei pressi dell'approdo devono essere collocati strumenti idonei, quali asce, per un eventuale taglio in emergenza dei cavi d'ormeggio.

Il concessionario ha l'obbligo di mantenere la perfetta efficienza e conformità dei sistemi di caricazione, comunicazione, illuminazione, segnalamenti luminosi e degli arredi portuali e dei dispositivi antincendio di corredo al pontile. I bracci del carico devono essere collaudati e periodicamente ispezionati/sostituiti secondo le indicazioni del costruttore e secondo le norme di sicurezza e gli standard UNI/ISO/EN di settore.

L'accesso al pontile del personale non dipendente che ha interesse a salire a bordo o ha comunque motivo di operare all'interno dell'area in concessione, avviene sotto la responsabilità della Soc. Concessionaria, la quale deve tenere sempre informata l'Autorità

marittima di Follonica per le proprie prerogative di vigilanza, comunicando i nominativi e le mansioni delle persone ed ogni altra eventuale informazione richiesta anche verbalmente.

Art.12

Richiamo ad altre norme

Ferma restando l'applicazione delle vigenti norme in materia di operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo e trasporto di merci liquide alla rinfusa con particolare riferimento alla specifica natura del carico trasportato, e fatta salva l'applicazione delle vigenti norme in materia ambientale, per quanto non espressamente previsto dalla presente ordinanza si applicano le disposizioni contenute nel Codice della navigazione, nelle ordinanze n°17/88 (regolamento di sicurezza del porto di Piombino) e ordinanza n° 58/2009 (Piano di raccolta e gestione rifiuti).

Fatte salve le norme applicabili di sicurezza sui luoghi di lavoro previste dal decreto legislativo n.81/2008, le operazioni di imbarco e sbarco merci sono eseguite sotto la sorveglianza e la direzione del comandante della nave o di un ufficiale da lui appositamente delegato, nell'osservanza delle sottoelencate prescrizioni:

- a) l'imbarco e lo sbarco di merci pericolose debbono essere effettuati direttamente tra il pontile e le navi e viceversa;
- c) devono essere tenuti pronti all'uso ed efficienti mezzi antincendio di cui dispone la nave;
- d) è vietato fumare o usare fiamme libere o comunque fonti termiche a bordo della nave e sulle banchine d'ormeggio;
- e) tenere le imbarcazioni, scale, pennoni, picchi/bighi di carico, gru o altre attrezzature in modo da non sporgere dal bordo nave;
- f) ottemperare a tutte le prescrizioni in materia di Security, avendo cura, in particolare, di disporre un servizio di guardia sullo scalandrone finalizzato alla vigilanza degli ingressi a bordo;
- g) non ammettere l'accesso né la discesa di alcuna persona fino al rilascio della libera pratica sanitaria da parte dell'Autorità Sanitaria;
- h) le navi che necessitino di riversare in mare acque di zavorra dovranno scongiurare ogni rischio di rilascio di organismi, eventualmente trasportati, in un ambiente non favorevole al loro insediamento e potenzialmente nocivi, scambiando preventivamente le acque in mare aperto o mediante l'uso sistemi di trattamento di cui la nave è eventualmente dotata.

Art. 13

Sanzioni

I trasgressori delle norme della presente ordinanza, salvo che il fatto non configuri un diverso e più grave illecito e salve le eventuali maggiori responsabilità, saranno perseguiti in applicazione autonoma od in corso con altre fattispecie, dell'articolo 1231 del codice della Navigazione, ovvero dell'articolo 1174 del codice della navigazione.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza, la pubblicità viene assunta mediante affissione all'albo dell'Ufficio, l'inclusione alla pagina "Ordinanze" on-line del sito istituzionale www.guardiacostiera.it/piombino.

Art. 14
Disposizioni finali e abrogazioni

La presente Ordinanza entrerà in vigore a far data 1 settembre 2021.

Tutte le disposizioni antecedenti, in contrasto con il presente provvedimento, sono da considerarsi abrogate.

Piombino, 18/08/2021

IL COMANDANTE
T.V.(CP) Valerio CHESSARI
*documento sottoscritto con firma digitale
ai sensi del D.Lgvo 82/2005 art.21*

**ALL'UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI
FOLLONICA**

Il/La sottoscritto/a nella qualità di _____
della sotto indicata nave chiede l'autorizzazione all'ormeggio della medesima, in arrivo il giorno
_____ alle ore _____.

Tipo : N° equipaggio :

Nome : Nazionalità Comandante:

Bandiera : Porto provenienza e Stato

IMO : Agente Raccomandatario

Nominativo Internaz. Carico a bordo tonn.:

T.S.L. : di :

Tonn. Portata lorda (D.W.T.) : Provenienza del carico:

Pescaggio poppa: Merce in transito tonn.:

Pescaggio prora : Destinate a:

Lunghezza: Durata presunta sosta:

Larghezza : Ormeggio richiesto:

Altre informazioni utili :

MOTIVI DELL'APPRODO

CARICARE Tonn. Di:

DESTINATA A:

SCARICARE Tonn. Di:

Data inizio operazioni Ora:

Impresa/e portuale operante/i

Ricevitore della merce	
Richiesta per altri motivi	

Si allega:

☐ ☐ Ship pre-arrival security information form

☐ ☐ Modulo di notifica dei rifiuti prodotti da navi – All. III Art. 6 D.lgs n. 182 del 26 giugno 2003

Data

Firma

.....

**UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI
FOLLONICA**

DOMANDA D'ACCOSTO DELLA NAVE _____.

Parte da compilare a cura dell'Autorità Marittima

Presentata il giorno _____ alle ore _____. Visto : _____

Istanza imbarco/sbarco sostanze liquido-nocive / prodotti chimici liquidi pericolosi

All'UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI FOLLONICA

To Follonica Harbour Master Office

Il sottoscritto _____ con sede in _____

tel. _____ fax. _____

Raccomandatario marittimo della nave _____ n. IMO _____

bandiera _____ TSL(GT) _____ data di impostazione chiglia _____

abilitata a navigazione _____ E.T.A. _____ ormeggio _____

CHIEDE

il nulla-osta alla caricazione / scaricazione delle sostanze liquido-nocive / prodotti chimici liquidi pericolosi di seguito specificati

SOSTANZA/PRODOTTO DA CARICARE / SCARICARE

CISTERNA TANK N.	NOME TECNICO TECHNICAL NAME	No UN	CAT.	QUANTITA' QUANTITY	SIT. CIST. (*)	NOME TECNICO ULTIMA SOSTANZA TECHNICAL NAME PREVIOUS GOODS	No UN	CAT.

* se vuota, pulita in accordo al Manuale e libera da gas indicare 1; se con residui e/o acque di lavaggio da scaricare alla stazione di ricezione indicare 2; se con zavorra pulita indicare 3.

Dette informazioni devono essere indicate anche per cisterne non da caricare.

Dichiara che la nave è esentata dal rispetto dei valori massimi dei residui in cisterna in conformità alla Reg. 5°(6) od alla Reg. 5a(7) dell'allegato II alla MARPOL: SI / NO

ALLEGA:
ENCLOSES:
.....Omissis.....

1. copia del certificato ICOF / COF / IPPC rilasciato a: _____
il / on _____ da / by: _____
2. Dichiarazione del produttore della merce circa le caratteristiche ed il quantitativo delle sostanze/prodotti da caricare/scaricare.
3. Dichiarazione del Comandante circa l'idoneità delle cisterne e dei relativi impianti a ricevere la sostanza/prodotti da caricare/scaricare.
4. Copia dei certificati richiesti dalla MARPOL 73/78.

Data _____

Date

(Nome, cognome e firma)

(Name, surname and signature)

DICHIARAZIONE DEL COMANDANTE DELLA NAVE
(MASTER'S STATEMENT)

Il sottoscritto Comandante della Nave _____
(I undersigned Master of M/T)

Di bandiera _____
(flag)

Di portata lorda tonn. _____
(DWT)

Dichiara quanto segue

(States as follows)

- a) sono a conoscenza delle norme di cui all'Ordinanza relativa all'approdo delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido;
(I am acquainted of Harbour Master's rules concerning the vessel's calls which carry dangerous cargo in bulk);
- b) tutte le sistemazioni di bordo concernenti la caricaZIONE/discARICA sono pronte ed efficienti;
(All vessel's equipments concerning loading/discharge are ready and efficient)
- c) i servizi di sicurezza della nave e di pronto soccorso per le persone in condizioni di piena efficienza e pronti all'impiego;
(Safety services of the vessel and first aid are in full efficiency and ready for using);
- d) che prima dell'inizio delle operazioni saranno eseguite in particolare le ispezioni preliminari di cui all'art. 7 dell'Ordinanza e sarà provveduto a redigere la lista di controllo con il terminal.
(before starting operation will be carried out preliminaries inspections referring to article 7 of rule and it will be arranged to fill up the safety check list with the terminal)

Il sottoscritto si impegna a portare a conoscenza immediata dell'Autorità marittima qualunque circostanza che possa compromettere la sicurezza della nave ed eventuali avarie agli organi meccanici di bordo che possano influire sul ritmo delle operazioni di caricaZIONE/discARICA e sulla efficienza degli impianti di bordo (macchine motrici, caldaie, pompe, impianti antincendio, ecc.)

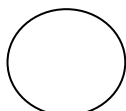
(The undersigned binds himself to inform the Harbour authorities about any circumstance which can involve the vessel's safety and eventually damage to mechanical equipment that could affect the loading/discharge operations and the efficiency of vessel's equipment such as engines, boilers, pumps, firefighting system, etc).

Data _____

Il Comandante
Master
Nome, cognome e firma
(name, surname and signature)

Visto dell'Autorità Marittima

Timbro



Data e ora _____