



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

ORDINANZA N° 82/2016

**APPROVAZIONE DEL REGOLAMENTO DI SICUREZZA
DEL PORTO E DELLA RADA DI PORTO TORRES**

Il Capitano di Fregata (CP), Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Porto Torres:

- VISTA** la Legge 13/05/1940, n°690, concernente l'organizzazione ed il funzionamento del servizio antincendio nei porti e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTO** il Codice della Navigazione approvato con R.D. 30/03/1942, n°327 e il relativo Regolamento di Esecuzione e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTO** il D.M. 31/07/1934 "Norme di sicurezza per gli stabilimenti, i depositi, l'impiego ed il trasporto di olii minerali" e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTA** la Legge 31/12/1982, n°979, recante "Disposizioni per la difesa del mare";
- VISTA** la Legge 28/01/1994, n°84 recante "Riordino della legislazione in materia portuale" e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTO** il D.Lgs. 81/2008 "Testo Unico sulla Sicurezza" e successive modifiche e 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;
- VISTA** la propria Ordinanza n° 49/87, emessa in data 29.12.1987, con la quale è stato reso esecutivo il regolamento concernente la caricazione/scaricazione di prodotti liquidi nocivi alla rinfusa nel porto di Porto Torres;
- VISTA** la propria Ordinanza n°47/02 in data 29/08/2002, con la quale è stato approvato il "Regolamento di sicurezza per la disciplina delle operazioni di carico, scarico, trasbordo, sosta e lavori a bordo delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido e/o gassoso, nonché per le operazioni di ormeggio, disormeggio, ancoraggio ed accesso nell'ambito della rada e del porto di Porto Torres";

- VISTA** la propria Ordinanza n° n.11/2012 in data 05/03/2012, con la quale è stato approvato il *Regolamento di disciplina della viabilità nel porto commerciale di Porto Torres*;
- VISTA** la propria Ordinanza n°73/2007 in data 06/12/2007, con la quale è stato approvato il "Regolamento per il servizio di prevenzione e bonifica degli inquinamenti nelle acque del porto e della rada di Porto Torres;
- VISTA** la propria ordinanza n°02/10 in data 15/02/2010, con la quale è stato approvato il "Regolamento per il servizio di ormeggio e battellaggio nel porto di Porto Torres".
- VISTE** le disposizioni emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con dispaccio n° DEM 3/850 in data 28/03/2002, in materia di applicazione dell'art.46 del Decreto Legislativo 27/07/1999, n°272, concernente lavori con l'uso di fiamma;
- VISTA** la Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - titolo: porti, Serie VIII, n° 16, n.DEM3/1823, in data 19/07/2002, recante disciplina dell'attività di bunkeraggio nei porti marittimi;
- VISTI** gli artt.17, 30, 50, 68, 79, 80 e 81 del Codice della Navigazione e gli artt. 59, 60, 78, 85, 86, 87, 88 e 524 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (parte marittima);
- ACQUISITO** per le vie brevi il parere favorevole del consulente Chimico di Porto e della locale Corporazione Piloti del porto;
- RITENUTO** opportuno riunire in un unico regolamento le norme attinenti la sicurezza in generale del porto, della rada e del circondario marittimo in generale, dettando al contempo le disposizioni di polizia marittima a tutela della sicurezza della navigazione, dell'ambiente marino e costiero, della struttura portuale, nonché dei lavoratori portuali e della pubblica incolumità in generale;
- RITENUTO** opportuno rivedere le disposizioni già contenute nei singoli provvedimenti vigenti, al fine di ottimizzare ed attualizzare la disciplina dettata dall'approvando Regolamento.

ORDINA

Art.1

E' approvato l'allegato "**Regolamento di sicurezza del porto e della rada di Porto Torres**", facente parte integrante della presente ordinanza.

Art.2

Il Regolamento di cui al precedente art.1 entra in vigore alle **ore 08.00** del giorno **16.01.2017**.

Da quello stesso giorno sono contestualmente abrogate le seguenti ordinanze di questa Capitaneria di Porto:

- ORDINANZA 44/02 del 26.08.02 uso Fiamme
BUNKER*
- Ordinanza n° 43/02 in data 22.08.2002
 - Ordinanza n° 02/09 in data 11.02.2009
 - Ordinanza n° 22/11 in data 20.05.2011
 - Ordinanza n° 05/14 in data 20.03.2014

ed i regolamenti ad esse allegati, nonché qualunque altra norma eventualmente in contrasto con le disposizioni contenute nel suddetto provvedimento.

Art.3

Tutti gli Ufficiali ed Agenti di Polizia Giudiziaria sono incaricati di rispettare e far rispettare le norme contenute nel suddetto regolamento. I trasgressori saranno puniti a norma degli artt. 1174 e 1231 del Codice della Navigazione, nonché con l'eventuale applicazione delle altre sanzioni previste da normativa speciale, salvo che il fatto non costituisca un più grave reato.

Porto Torres, 22.12.2016

IL COMANDANTE
C.F. (CP) Paolo BIANCA
[Signature]

REGOLAMENTO DI SICUREZZA DEL PORTO E DELLA RADA DI PORTO TORRES

CAPO I

DEFINIZIONI E GENERALITA'

Art.1

Ambito di applicazione

Salvo diversa indicazione, di volta in volta eventualmente riportata nei seguenti articoli, le norme contenute nel presente regolamento si applicano a tutte le unità, indipendentemente dalla stazza e dal servizio cui sono destinate, in navigazione in porto e in rada.

Art.2

Delimitazione dell'ambito portuale e destinazione delle banchine

L'ambito portuale di Porto Torres è delimitato, per la parte a mare, dai seguenti punti:

BACINO COMMERCIALE

- a) Fanale rosso E.F. 1456 (molo di levante del bacino commerciale);
- b) Fanale verde E.F. 1454 (molo di ponente del bacino commerciale);

BACINO INDUSTRIALE

- c) Fanale rosso E.F. 1449 (molo di levante del bacino industriale)
- d) Fanale verde E.F. 1439 (diga foranea del bacino industriale).

L'elenco nominativo delle banchine dei due bacini portuali con le rispettive specifiche destinazioni (solo per il bacino commerciale, risultanti dall'ordinanza n.16/2014 in data 09.05.2014 a firma congiunta dell'Autorità Marittima e Portuale), nonché la loro ubicazione, sono riportati in allegato al presente regolamento (**All.1 - 1a - 1b**).

Art.3

Zone di ancoraggio in rada

Nella rada di Porto Torres sono individuate le seguenti zone di ancoraggio, meglio indicate nell'allegato stralcio della carta nautica n. 289 (**All.2**), che è parte integrante del presente Regolamento:

- i. Zona "BALAI 1", destinata alle navi in attesa di ingresso in porto per operazioni commerciali, compresa tra i seguenti punti:
 - (A) Lat. 40° 51',500 N - Long. 008° 25',000 E
 - (B) Lat. 40° 52',500 N - Long. 008° 25',000 E
 - (C) Lat. 40° 52',500 N - Long. 008° 27',000 E
 - (D) Lat. 40° 51',500 N - Long. 008° 27',000 E
- ii. Zona "BALAI 2", destinata alle navi in attesa di essere sottoposte a visita preventiva, compresa tra i seguenti punti:
 - (B) Lat. 40° 52',500 N - Long. 008° 25',000 E
 - (C) Lat. 40° 52',500 N - Long. 008° 27',000 E
 - (F) Lat. 40° 53',000 N - Long. 008° 27',000 E
 - (E) Lat. 40° 53',000 N - Long. 008° 25',000 E

All'interno delle suddette aree sono vietati la navigazione e l'ormeggio di unità diverse da quelle sopra indicate, nonché la pesca, la balneazione e qualsiasi altra attività legata al diporto nautico.

La sosta in rada è consentita solo ed esclusivamente nelle suddette aree e su autorizzazione della Capitaneria di Porto. Il comandante della nave che intenda sostare in rada, qualora non già autorizzato per il tramite del proprio raccomandatario marittimo, deve chiedere alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto l'autorizzazione via VHF, ottenendo l'indicazione dell'area di ancoraggio; al termine della manovra di ancoraggio deve comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto l'ora ed il punto di fonda. Analoga comunicazione deve essere effettuata circa l'ora della 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 di cui alla COLREG '72.

Art.4 **Ancoraggio in rada**

La sosta in rada è consentita nei seguenti casi:

- a) per causa di forza maggiore, previa comunicazione alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto;
- b) per ordine della Capitaneria di Porto;
- c) per motivi eccezionali, su autorizzazione della Capitaneria di Porto;
- d) per temporanea occupazione dell'ormeggio assegnato da parte di un'altra unità;
- e) per temporanea, imprevista, inagibilità dell'ormeggio assegnato;
- f) per consentire lo svolgimento di attività propedeutiche allo svolgimento delle operazioni commerciali;
- g) quando, a causa di condimeteo particolarmente avverse, il bordo o la Capitaneria di Porto, sentito il pilota di turno, ritengano non sussistenti le condizioni per una manovra di ormeggio in sicurezza.

Le navi in sosta nella rada di Porto Torres devono mantenere un regolare turno di guardia, assicurando la presenza a bordo del Comandante della nave o, in sua assenza, del 1° Ufficiale di coperta, nonché del personale necessario a consentire una rapida manovra dell'unità. Devono, altresì, effettuare ascolto continuo in VHF (CH16) avendo cura di informare l'Autorità Marittima, anche attraverso la locale stazione Piloti, dell'eventuale allontanamento dal punto di fonda per cause di forza maggiore, ovvero di qualsiasi evento straordinario che possa pregiudicare la sicurezza della navigazione o costituire pericolo per la nave o per l'ambiente marino.

E' fatto assoluto divieto, durante la sosta in rada, di effettuare interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria che interessino l'apparato propulsivo principale della nave e che comportino il fermo macchine per la durata dell'intervento, con conseguente impossibilità di movimento e di governo della nave.

In casi eccezionali di necessità e urgenza, la Capitaneria di Porto può autorizzare l'intervento di straordinaria manutenzione disponendo l'assistenza (con cavo dato) di almeno n.1 rimorchiatore per tutta la durata dei lavori.

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

Art.5 **Zona regolamentata**

La cd. *zona regolamentata* è lo specchio acqueo antistante l'imboccatura del porto, meglio indicato nell'allegato stralcio della carta nautica n. 289 (**All.2**), delimitato dai seguenti punti:

- (I) Lat. 40° 50',650 N – Long. 008° 23',950 E (fanale rosso molo di levante E.F. 1456)
- (A) Lat. 40° 51',500 N – Long. 008° 25',000 E
- (E) Lat. 40° 53',000 N – Long. 008° 25',000 E
- (G) Lat. 40° 53',000 N – Long. 008° 23',100 E
- (H) Lat. 40° 51',000 N – Long. 008° 23',100 E (fanale verde diga foranea E.F. 1439)

All'interno della zona regolamentata sono vietati la navigazione, l'ancoraggio, la pesca e la balneazione.

Art.6
Zone di divieto

All'interno della rada di Porto Torres sono individuate le seguenti *zone di divieto*, meglio indicate nell'allegato stralcio della carta nautica n. 289 (All.2):

"ZONA DI DIVIETO A"

Tratto di mare compreso tra i seguenti punti:

- (H) Lat. 40° 51',000 N – Long. 008° 23',100 E (fanale verde diga foranea E.F. 1439)
- (O) Lat. 40° 51',100 N – Long. 008° 23',100 E
- (N) Lat. 40° 51',250 N – Long. 008° 21',750 E
- (M) Lat. 40° 51',100 N – Long. 008° 20',900 E
- (L) Lat. 40° 50',400 N – Long. 008° 20',700 E (costa)

"ZONA DI DIVIETO B"

Tratto di mare compreso tra i seguenti punti:

- (P) Lat. 40° 51',200 N – Long. 008° 17',750 E (costa)
- (Q) Lat. 40° 51',650 N – Long. 008° 18',300 E
- (R) Lat. 40° 51',300 N – Long. 008° 19',000 E
- (S) Lat. 40° 50',700 N – Long. 008° 18',700 E (costa)

"ZONA DI DIVIETO C"

Tratto di mare compreso tra i seguenti punti:

- (T) Lat. 40° 49',200 N – Long. 008° 27',300 E (costa)
- (U) Lat. 40° 51',400 N – Long. 008° 27',300 E
- (V) Lat. 40° 51',400 N – Long. 008° 28',900 E
- (Z) Lat. 40° 49',100 N – Long. 008° 28',900 E (costa)

All'interno delle suddette zone sono vietati il transito, l'ancoraggio, la pesca e la balneazione.

All'interno della zona di divieto "B" è consentito esclusivamente svolgere attività di manutenzione alle prese di aspirazione di acqua di mare per il raffreddamento degli impianti della centrale termoelettrica di Fiume Santo. A tale scopo, è fatto obbligo alla Società che gestisce la centrale termoelettrica di apporre e mantenere in buono stato di conservazione l'idonea segnaletica riportante gli estremi dell'Ordinanza di approvazione del presente Regolamento ed i limiti dei divieti sanciti; tale segnaletica dovrà essere sistemata in posizione facilmente visibile sui torrini siti a mare e lungo la battigia.

Art.7
Navigazione nelle acque del circondario

Durante la stagione balneare, nella fascia oraria compresa tra le ore 08:00 ed il tramonto, tutte le navi superiori a 500 T.S.L. in navigazione nelle acque del circondario marittimo, in fase di avvicinamento al porto di Porto Torres hanno l'obbligo di:

- a) navigare ad una distanza non inferiore a 3 miglia dalla costa, fino all'ingresso nella "zona regolamentata" di cui al precedente art.5;
- b) procedere a velocità non superiore a 20 nodi nella fascia di mare compresa tra le 10 e le 5 miglia dall'imboccatura del porto (bacino industriale o bacino commerciale), riducendo progressivamente la velocità durante l'atterraggio;

- c) procedere a velocità non superiore a 12 nodi all'interno della fascia di mare compresa tra le 5 miglia e l'imboccatura del porto (bacino industriale o bacino commerciale), riducendo progressivamente la velocità fino al momento dell'imbarco del pilota.

Tutte le navi in partenza dal porto di Porto Torres hanno l'obbligo di procedere a velocità:

- non superiore a 12 nodi nella fascia di mare compresa tra l'imboccatura del porto (bacino industriale o bacino commerciale) e la distanza di 5 miglia dall'imboccatura stessa;
- non superiore a 20 nodi nella fascia di mare compresa tra le 5 e le 10 miglia dall'imboccatura del porto;
- navigare ad una distanza non inferiore a 3 miglia dalla costa dal momento dell'uscita dalla "zona regolamentata" di cui al precedente art.5;

Al fine di consentire il monitoraggio sul rispetto delle prescrizioni di cui sopra, è fatto obbligo alle stesse unità di mantenere in funzione il sistema AIS di bordo durante tutta la navigazione effettuata nelle acque del circondario marittimo di Porto Torres.

Su richiesta del Comando di bordo, in casi eccezionali da documentare (successivamente) mediante presentazione di apposito estratto del giornale nautico, la Capitaneria di Porto può autorizzare la navigazione in deroga alle suddette prescrizioni, ferma restando l'imprescindibile necessità di garantire la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana.

Art.8

Navigazione in porto

All'interno del bacino portuale tutte le navi, ad eccezione dei motopesca e delle navi mercantili e da diporto di stazza inferiore a 500 T.S.L., devono procedere con la massima prudenza ed assumere una "**velocità di manovra**" non superiore a 5 nodi.

Il suddetto limite di velocità può essere superato in caso di condimeteo avverse e/o al fine di assicurare la sicurezza della manovra, previa comunicazione via VHF alla Sala Operativa della Capitaneria Porto.

Art.9

Programmazione degli accosti

La banchina di ormeggio è assegnata dalla Capitaneria di Porto sulla base della destinazione commerciale delle singole banchine stabilita dall'Autorità Portuale con specifico provvedimento di cui al precedente art.1, in relazione alla tipologia dei traffici che interessano il porto. Le esigenze commerciali rappresentate dall'Autorità Portuale e dalle cc.dd. *autonomie funzionali* (concessionari di banchine commerciali) nell'assegnazione di un posto di ormeggio sono soddisfatte nel rispetto dei preminenti principi di sicurezza della navigazione.

La disposizione di cui al precedente comma non si applica alle unità da pesca e da diporto dirette nelle aree portuali destinate all'ormeggio delle stesse.

Nei limiti degli orari prestabiliti, le navi passeggeri hanno la precedenza in entrata e uscita dal porto.

Fatto salvo il diritto di precedenza di cui al precedente comma, in caso di concomitanza negli orari di arrivo, ha la precedenza all'ormeggio l'unità che per prima ha raggiunto il punto di imbarco del pilota.

L'Autorità Marittima, sentito il pilota di servizio, stabilisce gli orari di arrivo/partenza delle navi, qualora coincidenti.

Il Comando di bordo è tenuto a confermare, via VHF alla Sala Operativa della Capitaneria Porto, l'orario di partenza almeno quindici minuti prima.

Art. 10

Assegnazione degli accosti

La programmazione di massima degli accosti viene effettuata con cadenza settimanale nel corso di apposita riunione presieduta dal Capo Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, alla quale sono invitati a partecipare il Dirigente dell'Ufficio Accosti della locale Autorità Portuale ed il Nostro del porto. Qualora ritenuto necessario in relazione al previsto traffico portuale o a particolari situazioni di natura tecnico-commerciale connesse all'arrivo di unità in porto, possono essere

invitati a partecipare alla riunione anche il Capo Pilota, il Capo Gruppo Ormeggiatori, un rappresentante della società concessionaria del servizio di rimorchio e il/i rappresentanti delle agenzie marittime che curano gli interessi della/delle nave/navi di cui trattasi.

Sulla base della programmazione di cui al precedente comma 1 e tenendo in debita considerazione le eventuali varianti alla stessa successivamente intervenute, la Capitaneria di Porto emana il cd. *servizio giornaliero*, con il quale si procede, quotidianamente, alla definitiva assegnazione degli accosti per le navi in arrivo/partenza/movimento nelle successive 24 ore.

È fatta salva la facoltà dell'Autorità Marittima, qualora ricorrano particolari contingenti situazioni connesse alla sicurezza della navigazione o portuale, ovvero le condizioni meteo-marine o altre motivazioni dovessero giustificare l'esigenza, di disporre in ogni momento, anche tramite comunicazione via VHF o telefonica, il movimento di una nave o il cambio della banchina di ormeggio o la sospensione di un movimento già autorizzato, ovvero l'accosto di un'unità presso la banchina ritenuta più idonea, eventualmente anche in deroga alla programmazione degli accosti o al cd. *servizio giornaliero*, dandone immediata comunicazione all'Autorità Portuale.

Le navi devono ormeggiarsi di fianco, secondo le indicazioni fornite dal Pilota ed in ossequio alle disposizioni della Capitaneria di Porto e, comunque, nella posizione più idonea a garantire la sicurezza dell'ormeggio e l'immediatezza di un eventuale disormeggio in emergenza.

Art. 11 **Movimenti delle navi**

L'entrata, l'uscita, i turni di accosto, l'assegnazione ed il cambio ormeggio per navi e galleggianti, nonché qualsiasi movimento di navi all'interno del porto e della rada di Porto Torres sono regolati e autorizzati dall'Autorità Marittima, eventualmente d'intesa con l'Autorità Portuale.

E' vietata la manovra contemporanea di due navi in entrata e in uscita all'interno dello stesso bacino.

Art. 12 **Divieti generali**

Per motivi di sicurezza, alle navi ormeggiate in porto, è vietato:

1. fare uso delle ancore senza specifica autorizzazione dell'Autorità Marittima, fatti salvi casi eccezionali di necessità e urgenza per far fronte a contingenti situazioni di emergenza
2. transitare e stazionare in modo da intralciare le manovre delle altre navi e/o impedire l'operatività degli scali di alaggio esistenti
3. tenere in funzione gli apparati radar o, comunque, emettere onde elettromagnetiche dagli impianti di bordo, ad eccezione di quelle derivanti dall'uso di apparati radio e dell'apparato AIS; ad eccezione di questi ultimi, tali impianti devono essere spenti al termine delle operazioni di ormeggio e possono essere accesi solo pochi minuti prima dell'inizio delle operazioni di disormeggio. L'Autorità Marittima potrà concedere deroghe, anche verbali, al suddetto divieto, per comprovati motivi di necessità, come nel caso di urgenti riparazioni o manutenzioni a detti apparati; in tal caso il Comando di bordo dovrà darne avviso a tutti i soggetti presenti a bordo
4. causare emissioni sonore e/o gassose inquinanti ed utilizzare inceneritori di bordo
5. effettuare lo scarico di acque (sewage), liquidi e/o prodotti di qualsiasi tipo
6. tonneggiare lungo le banchine frequentate da passeggeri ovvero da utenti/lavoratori portuali, al fine di effettuare operazioni di ormeggio/disormeggio/shifting, senza l'eventuale autorizzazione dell'Autorità Marittima
7. effettuare movimento lungo banchina senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima, che ne determina comunque modalità e tempi
8. utilizzare segnalamenti acustici (fischio o sirena), fatti salvi i casi previsti dal Regolamento per prevenire gli abbordi in mare (COLREG '72) ed in tutti i casi di emergenza
9. effettuare prove di macchina all'ormeggio ad esclusione di quelle effettuate con elica a passo zero (previa autorizzazione dell'Autorità Marittima in zone appositamente individuate). Il comandante della nave prima

dell'inizio delle prove deve accertarsi che lo specchio acqueo poppiero sia libero da qualsiasi tipo di mezzi e/o ostacoli e disporre un idoneo servizio di vigilanza rimanendo in ogni caso responsabile di qualunque danno dovesse essere arrecato a persone e/o cose a causa delle suddette prove.

10. effettuare interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione all'apparato propulsivo della nave, qualora comportino, anche solo temporaneamente, l'impossibilità per la stessa di effettuare una manovra di disormeggio in emergenza; in casi eccezionali, l'Autorità Marittima può autorizzare i suddetti interventi dettandone modalità e tempi con eventuali prescrizioni, ivi compreso il ricorso al servizio di rimorchio
11. utilizzare combustibili con un tenore di zolfo superiore a quello previsto dalla normativa in vigore
12. effettuare operazioni di pulizia o soffiatura dei fumaioli e delle condutture di scarico che possano causare l'emissione eccessiva di fumi o gas di scarico nocivi
13. sbracciare imbarcazioni, lance o zattere, fatto salvo il caso di esercitazioni o manutenzioni delle stesse e limitatamente al lato mare, previa espressa autorizzazione dell'Autorità Marittima
14. effettuare operazioni in carena ed allo scafo esterno senza preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima.

Ad eccezione delle unità addette ai servizi tecnico-nautici e portuali, è vietato accostarsi alle navi in movimento o con le eliche in moto.

E' vietato alle unità da diporto e da pesca ormeggiare alle banchine commerciali, salvo casi eccezionali e, comunque, previa autorizzazione della Capitaneria di Porto.

Art.13 Servizi tecnico-nautici

I servizi tecnico-nautici del porto di Porto Torres (rimorchio, pilotaggio, ormeggio e battellaggio) sono disciplinati da specifici regolamenti approvati con ordinanze della Capitaneria di Porto.

Art.14 Disposizioni specifiche per il servizio di battellaggio

Il servizio di battellaggio di persone e merci tra il porto e le navi in rada può essere effettuato esclusivamente dal Gruppo Ormeggiatori e Barcaiole del porto di Porto Torres con proprie unità navali.

Il battellaggio di persone e merci con l'impiego di mezzi nautici della stessa nave che necessita del servizio può essere autorizzato dalla Capitaneria di Porto in caso di indisponibilità dei mezzi destinati al servizio.

Il battellaggio di persone con i mezzi nautici appartenenti alle navi passeggeri è soggetto alla preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima, che vi provvede dopo aver valutato l'idoneità dei mezzi da utilizzare e l'indisponibilità del servizio di battellaggio esistente; in tal caso, su ciascuna unità, deve essere presente almeno un addetto al servizio di battellaggio del porto.

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

I barcaiole che espletano il servizio di battellaggio devono accertarsi che le persone da trasportare siano autorizzate ad accedere a bordo.

Possono utilizzare il servizio di battellaggio per raggiungere le navi in rada solo i membri dell'equipaggio, i dipendenti dell'agenzia/raccomandatario marittimo e coloro i quali siano in possesso di specifica autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti o della Capitaneria di porto di Porto Torres. Il servizio di battellaggio è altresì consentito per il personale dipendente della pubblica Amministrazione nell'esercizio di specifiche funzioni; in tal caso il barcaiole deve ottenere il nulla osta dalla Capitaneria di Porto.

E' altresì consentito l'accesso a bordo dei familiari dei membri dell'equipaggio su autorizzazione della Capitaneria di Porto, a seguito di specifica richiesta scritta del Comando di bordo.

E' rigorosamente vietato l'accesso a bordo a persone in stato di ubriachezza; ove trattasi di membri dell'equipaggio, il personale addetto al servizio di battellaggio deve darne immediata comunicazione all'Autorità Marittima che, oltre ad avviare le procedure previste dalla vigente normativa, ne dispone l'eventuale accompagnamento a bordo a cura di agenti di pubblica sicurezza per la consegna al Comando di bordo.

Art. 15 **Obblighi per le navi all'ormeggio**

Le navi all'ormeggio devono avere sempre a bordo il personale sufficiente a garantire l'esecuzione in sicurezza di qualsiasi manovra che dovesse rendersi necessaria per far fronte a qualsiasi tipo di emergenza (a bordo o a terra) o che sia disposta d'autorità dalla Capitaneria di Porto.

Gli oneri relativi al cambio di ormeggio per causa di forza maggiore o per far fronte ad una situazione di emergenza (a bordo o a terra) 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.16 **Arrivo/partenza delle navi al/dal porto**

Tutte le navi in arrivo/partenza al/dal porto di Porto Torres hanno l'obbligo di mantenere il contatto radio con la Sala Operativa della Capitaneria di Porto a partire da un'ora prima dell'arrivo in porto e fino ad un'ora dopo la partenza.

Un'ora prima dell'arrivo in porto il Comando di bordo, deve comunicare la propria posizione alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto a mezzo VHF - CH 16 e 12 e restare in ascolto su detto canale.

Con le medesime suddette modalità, un'ora prima della prevista partenza il comandante della nave deve darne comunicazione alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

In caso di concomitanza di orario di arrivi e/o partenze e/o movimenti in generale delle navi porto, il Nostromo di servizio, sulla base delle informazioni relative alla situazione attuale del traffico portuale e di quelle risultanti dal servizio giornaliero degli accosti, sentito il pilota di turno, determina l'ordine di entrata/uscita/movimento delle unità.

Art.17 **Norme per la navigazione in porto**

All'interno del bacino industriale possono accedere, previa autorizzazione via VHF della Capitaneria di Porto, esclusivamente le seguenti unità:

- a) navi destinate all'ormeggio;
- b) unità dei servizi tecnico-nautici e portuali;
- c) unità dirette all'interno della Darsena Servizi;
- d) unità dirette al cantiere nautico ubicato presso la Banchina di Riva.

Possono, altresì, navigare all'interno del bacino industriale, senza autorizzazione, le unità dei servizi tecnico-nautici e portuali, le unità della Guardia Costiera, delle Forze Armate, delle FF.OO., dei Vigili del Fuoco e di altre pubbliche Amministrazioni impegnate in servizi d'istituto, di soccorso o di emergenza.

Le unità di cui al precedente comma 1 devono attenersi alle seguenti disposizioni:

1. navigare a velocità non superiore a 5 nodi;
2. dare la precedenza a tutte le navi in entrata e in uscita dal porto industriale;
3. mantenersi ad una distanza non inferiore a 50 metri dal Pontile carichi liquidi;
4. mantenersi ad una distanza non inferiore a 100 metri dalle navi ormeggiate;
5. divieto di accesso all'interno del tratto di mare situato ad ovest del Pontile carichi liquidi;

6. devono porre in essere ogni opportuna cautela atta a non ostacolare le manovre delle unità mercantili e ad evitare ogni tipo di evento dannoso o che possa compromettere la sicurezza della navigazione, la salvaguardia della vita umana e la tutela dell'ambiente marino.

Durante la navigazione in porto è vietato tenere imbarcazioni, scale, pennoni, picchi di carico, gru o altre attrezzature sporgenti dalla sagoma della nave.

E' vietato il sorpasso all'interno dello specchio acqueo portuale e durante la navigazione nel settore di cui al precedente art.7, comma 1, para c).

All'interno del porto, le unità da pesca e da diporto devono lasciare libera la rotta alle unità addette ai servizi tecnico-nautici quando queste sono impegnate in manovre con navi in entrata/uscita dal porto.

Fatti salvi i divieti espressamente previsti dalle vigenti Ordinanze, nonché dalle vigenti norme in materia di abbordi in mare, il naviglio minore deve sempre lasciare libera la rotta alle navi maggiori in entrata ed in uscita dal porto e non ostacolarne la manovra nella zona di ormeggio/ disormeggio ed ancoraggio (in rada).

Art. 18 **Obblighi per le navi all'ormeggio**

È fatto obbligo alle navi all'ormeggio di:

- a) ormeggiarsi in modo da non intralciare il transito o la manovra di altre navi;
- b) effettuare l'ormeggio a regola d'arte con cavi idonei, efficienti, adeguatamente elastici ed in numero sufficiente secondo le regole della buona arte marinaresca;
- c) mantenere sempre correttamente in forza i cavi di ormeggio regolandoli a seconda dell'avanzamento delle operazioni di caricazione o scarica e del variare della marea e/o delle condimeteo;
- d) prestare attenzione affinché gli ormeggi siano sempre ben tesi per evitare movimenti dannosi e pericolosi a causa del normale transito di altre navi nella zona prospiciente la banchina di ormeggio;
- e) verificare che le operazioni commerciali in corso non creino pericoli per l'equipaggio, i passeggeri e gli operatori portuali, richiamando immediatamente il personale addetto a tali operazioni qualora queste non vengano svolte in modo corretto;
- f) assicurarsi, durante il passaggio di altre navi, che il personale intento a lavori su ponti, passerelle, lance di salvataggio o zatterini sia in sicurezza;
- g) tenere le ancore in cubia in posizione corretta, tale da non creare pericoli;
- h) dare volta ai cavi soltanto alle apposite bitte di ormeggio;
- i) durante le operazioni di carico/scarico, monitorare costantemente l'assetto in funzione del piano di carico;
- j) mantenere in perfetta efficienza i servizi di bordo per la segnalazione ed estinzione degli incendi, tenendo sempre pronti per l'immediata consultazione il piano generale della nave, il piano antincendio ed il piano di carico della nave riportante la posizione e la tipologia delle merci pericolose eventualmente presenti a bordo;
- k) eseguire prontamente eventuali movimenti lungo la banchina, qualora disposti dall'Autorità Marittima;
- l) tenere imbarcazioni, scale, pennoni, picchi di carico, gru o altra attrezzatura in modo da non sporgere da bordo nave sul lato a mare;
- m) attivare punti luce addizionali lato banchina e soprattutto nella zona dello scalandrone, qualora la nave si trovi ormeggiata presso banchine prive di illuminazione o la cui intensità sia insufficiente;
- n) mantenere a prora ed a poppa uno o più cavi di acciaio con gassa terminale appennellata fuori bordo, pronti per l'eventuale rimorchio della nave in caso di emergenza;
- o) assicurare la continua presenza a bordo del Comandante della nave o di un Ufficiale di coperta che sia abilitato ad effettuare la manovra di disormeggio in caso di emergenza, nonché di una composizione minima dell'equipaggio che sia in grado di assicurare il movimento in sicurezza dell'unità.

CAPO II

NORME DI POLIZIA IN PORTO, IN RADA E NEL CIRCONDARIO MARITTIMO

Art. 19 Divieti generali

In porto e in rada è vietato:

1. effettuare attività di pesca con qualsiasi attrezzo o sistema, salvo specifica autorizzazione dell'Autorità Marittima in occasione di eventi/manifestazioni;
2. effettuare attività di balneazione, sci nautico, canottaggio e attività ludico-sportive di qualsiasi tipo;
3. effettuare attività lavorativa subacquea senza la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto;
4. usare fiamme libere e, in generale, accendere fuochi in banchina o a bordo, salvo quanto previsto dall'art.86 del R.C.N.;
5. abbandonare rifiuti e scaricare reflui di qualsiasi tipo;
6. stoccare, tenere in deposito (anche temporaneo) o comunque detenere, merci pericolose o sostanze esplosive;
7. provocare emissioni sonore non autorizzate;
8. effettuare lavori di idropulitura sulle unità all'ormeggio;
9. lavare reti o altri attrezzi da pesca;
10. lasciare in abbandono la propria unità; il proprietario/armatore deve verificarne con la dovuta frequenza le condizioni di galleggiabilità e la sicurezza dell'ormeggio.

E' vietato navigare a vela o a remi; in caso di avaria al motore ausiliario la manovra di ingresso nel bacino commerciale può essere effettuata a vela/remi su autorizzazione, via VHF, della Capitaneria di Porto.

L'ingresso/uscita dal bacino commerciale di piccole unità a vela/remi prive di motore ausiliario, impiegate a fini didattici, o per allenamenti sportivi, da circoli/scuole/organizzazioni, deve avvenire con l'assistenza di almeno un natante a motore ogni quattro a vela/remi, fermo restando l'obbligo di seguire rotte il più possibile dirette per raggiungere l'imboccatura del porto.

Nello specchio acqueo portuale è altresì vietato dare fondo all'ancora.

Art. 20 Obbligo di denuncia di incidente

I Comandanti delle navi, gli addetti ai servizi tecnico-nautici, il personale preposto dell'Autorità Portuale nonché i lavoratori delle imprese portuali ed ogni altra persona che svolge la propria attività in porto devono segnalare all'Autorità Marittima ogni evento di rilievo che sia potenzialmente pericoloso per la sicurezza della vita umana, delle unità navali e delle strutture portuali, nonché ogni incidente occorso durante lo svolgimento delle operazioni portuali e, comunque, ogni situazione che possa in qualche modo compromettere il regolare svolgimento delle attività portuali, o arrecare danno all'ambiente.

Art. 21 Sosta inoperosa

E' vietata la sosta inoperosa di navi commerciali in porto.

La nave che abbia ultimato le operazioni commerciali deve lasciare l'ormeggio nel più breve tempo possibile; in caso di inerzia del Comando di bordo, il disormeggio può essere ordinato dalla Capitaneria di Porto.

L'Autorità Marittima, sentita l'Autorità Portuale, può eventualmente autorizzare la permanenza della nave all'ormeggio, in sosta inoperosa, su specifica richiesta del Comando di bordo, in casi particolari debitamente motivati o in caso di particolari situazioni di emergenza, o qualora detenuta per gravi deficienze in materia di sicurezza della navigazione.

Art. 22 Navi in disarmo

Nel porto di Porto Torres è vietato porre in disarmo qualsiasi tipo di unità ovvero procedere a demolizione.

Su richiesta motivata dell'armatore, in casi eccezionali, l'Autorità Marittima, d'intesa con l'Autorità Portuale, può valutare il rilascio di una specifica autorizzazione in deroga al suddetto divieto, stabilendo nel provvedimento modalità, tempi e prescrizioni, anche eventualmente dettate dalla locale Autorità Portuale.

In questo caso, durante il periodo di disarmo dovrà essere predisposto, a cura dell'armatore, uno specifico servizio di guardiania h24, a mezzo di personale dotato di un efficace sistema di comunicazione con la Capitaneria di Porto per la segnalazione di eventuali casi di emergenza.

Art. 23

Obblighi per le unità minori all'ormeggio

È fatto obbligo alle unità minori all'ormeggio di:

- a) effettuare l'ormeggio rispettando le buone regole marinaresche, con cavi in numero e di dimensioni adeguate e non usurati, nonché con idonei parabordi, avendo cura di adeguare l'ormeggio alle sollecitazioni del moto ondoso, del vento e della marea;
- b) ormeggiarsi in modo da intralciare, anche solo con i propri cavi o catene, la manovra, il transito o l'ormeggio di altre unità;

Art. 24

Sospensione delle operazioni portuali

Qualora si verificano particolari situazioni che possano prevedibilmente costituire un pericolo per la sicurezza della navigazione, per la salvaguardia della vita umana o per la tutela dell'ambiente marino, o qualora ricorrano motivi di ordine pubblico, o altre situazioni di carattere eccezionale che ne giustifichino l'esigenza, l'Autorità Marittima o il personale preposto dell'Autorità Portuale possono disporre, anche per le vie brevi, l'immediata sospensione delle operazioni portuali e, se del caso, la loro definitiva interruzione. Il provvedimento dovrà, senza ritardo, essere formalizzato per iscritto e debitamente motivato.

Le operazioni di imbarco/sbarco di merci che richiedono l'impiego di gru o di galleggianti sotto bordo devono essere interrotte in tutti i casi in cui l'intensità del vento e/o lo stato del mare ne rendano difficoltosa e/o pericolosa la manovra, nonché in tutti i casi in cui lo spolverio delle merci alla rinfusa si ritenga pregiudizievole per l'igiene pubblica. In quest'ultimo caso il responsabile delle operazioni (foreman) provvede a sospendere le operazioni dandone immediata comunicazione all'Autorità Marittima e Portuale; in caso di sua inerzia provvede il personale della Capitaneria di Porto o dell'Autorità Portuale.

Art. 25

Movimentazione e deposito di merci

La movimentazione ed il deposito in porto delle merci destinate all'imbarco/sbarco/trasbordo, devono essere autorizzate dall'Autorità Portuale, che individua le aree a ciò destinate, nonché le condizioni alle quali il deposito può essere effettuato anche in relazione alla tipologia di merce e all'altezza dei cumuli, dettando le eventuali prescrizioni.

Art. 26

Pesatura

Qualora ritenuto necessario, l'Autorità Marittima e l'Autorità Portuale hanno facoltà di sottoporre rimorchi, semirimorchi o automezzi commerciali in generale (in imbarco) ad effettuare le operazioni di pesatura prima dell'imbarco.

Art. 27

Accertamento dei giorni lavorativi

I giorni lavorativi o parzialmente lavorativi, ai fini delle stallie delle navi, sono dichiarati dalla Capitaneria di Porto sulla base dei dati riportati nel "Registro dello stato del tempo e del mare" a cura del Nostro del porto.

L'Autorità Marittima attesta il verificarsi di qualsiasi altra circostanza che, per gli effetti delle stallie, possa impedire il normale svolgimento delle operazioni di carico e scarico.

Art. 28

Esercizio di attività lavorative in porto

In ambito portuale e a bordo delle navi non è consentito l'esercizio di attività lavorative che non siano espressamente autorizzate dall'Autorità Marittima o Portuale nell'ambito delle rispettive competenze.

Art. 29

Disinfestazione, derattizzazione e fumigazione

Le operazioni di disinfestazione, derattizzazione e fumigazione a bordo delle navi devono essere svolte solo dalle ditte riconosciute idonee dal locale Ufficio di Sanità Marittima.

L'istanza deve contenere gli elementi indicativi della nave, dell'armatore e dell'agenzia marittima, nonché gli orari in cui verranno effettuate le operazioni, le tecniche e le modalità dell'intervento; deve essere presentata all'Autorità Marittima che provvede di volta in volta ad assegnare l'ormeggio per effettuare le suddette operazioni, d'intesa con l'Autorità Portuale, sentito l'Ufficio di Sanità Marittima, dettando nel provvedimento autorizzativo le necessarie prescrizioni.

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

Al termine delle operazioni, il servizio di guardiania deve continuare fino a quando i locali della nave non siano ritenuti idonei all'accesso di persone da parte dell'Ufficio di Sanità Marittima.

Art. 30

Accesso di persone e veicoli in area portuale e sulle banchine

I varchi di accesso al porto sono:

- 1) Varco "Alti Fondali"
- 2) Varco "Colombo"
- 3) Varco "Teleferica"
- 4) Molo ASI del porto industriale

A causa della naturale morfologia dell'area portuale, l'accesso al porto è libero, fatte salve le limitazioni imposte, per motivi di security, dal Piano di Sicurezza Portuale (Port Security Plan – P.S.P.) e, sulle banchine, dai singoli Piani di Sicurezza delle Port Facilities (Port Facility Security Plans – P.F.S.P.).

Ad eccezione di persone e veicoli appartenenti a Forze dell'Ordine, Capitaneria di Porto, Agenzia delle Dogane e Autorità Portuale, comunque identificati, nonché dei servizi tecnico-nautici del porto e dei mezzi di soccorso in generale, purché in servizio, l'accesso alle banchine è limitato a persone e veicoli diretti all'imbarco, muniti di regolare titolo di viaggio ed è disciplinato dai suddetti Piani di security.

L'Autorità Marittima ed il P.S.O./P.F.S.O. (Autorità Portuale) possono rilasciare appositi permessi per l'accesso alle suddette aree (non in concessione) ai soggetti, anche con veicolo al seguito, che a vario titolo operano in porto e/o a bordo delle navi.

Art. 31

Accesso di persone a bordo

Per l'accesso di persone a bordo delle navi ormeggiate in porto o in sosta in rada, comunque disciplinato rispettivamente dai piani di security portuale e della nave, è necessario munirsi di specifica autorizzazione del Comando di bordo (espresso anche attraverso l'agenzia marittima/raccomandataria) e dell'Autorità Marittima.

L'autorizzazione temporanea per l'accesso a bordo comprende quella di accesso alla banchina ove la nave è ormeggiata.

Art. 32
Circolazione stradale

Ferma restando la validità delle disposizioni contenute nel *Regolamento di disciplina della viabilità nel porto commerciale di Porto Torres* (approvato con ordinanza n.11/2012 in data 05.03.2012) della Capitaneria di Porto di Porto Torres, la circolazione stradale in ambito portuale è regolata dal vigente Codice della Strada.

In tutta l'area portuale, se non diversamente stabilito, la velocità massima consentita è di 30 km/h ed è vietato il sorpasso.

E' fatto comunque obbligo ai conducenti di regolare la velocità del veicolo in modo che, avuto riguardo al carico, al traffico ed alle condizioni presenti in zona, essa non costituisca pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose o di intralcio per la circolazione.

Art. 33
Circolazione e sosta dei veicoli commerciali

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

Durante il tempo strettamente necessario allo svolgimento delle operazioni portuali i conducenti non possono allontanarsi dai veicoli, devono porre la massima attenzione ai carichi sospesi ed attenersi alle norme vigenti in materia antinfortunistica.

Art. 34
Aree portuali adibite a parcheggio

Sono individuate in porto alcune aree specificamente adibite a parcheggio, appositamente identificate con segnaletica orizzontale e verticale, come indicate negli elaborati grafici allegati al regolamento di cui al precedente art.32. Tali aree possono essere modificate, in forma e dimensioni, anche solo temporaneamente, su semplice disposizione dell'Autorità Marittima (o dell'Autorità Portuale sentita l'Autorità Marittima) in considerazione di esigenze di carattere operativo.

In tutta l'area portuale, ad eccezione delle suddette aree, vige il "DIVIETO DI SOSTA CON RIMOZIONE FORZATA".

Art. 35
Visite collettive e riprese video/fotografiche in porto

Chiunque intenda effettuare riprese video/fotografiche a carattere professionale o a scopo commerciale in area portuale (bacino commerciale o bacino industriale) deve presentare domanda di autorizzazione (in bollo) alla locale Autorità Portuale, che rilascia l'eventuale provvedimento autorizzativo previo nulla-osta della Capitaneria di Porto.

Nella richiesta di autorizzazione devono essere indicati i seguenti elementi:

- Generalità del richiedente
- Motivo della richiesta
- Area portuale interessata dalle riprese
- Durata delle riprese
- Numero di componenti la troupe

In caso di visite collettive (a scopo non commerciale) presso il cd. *bacino industriale* promosse da scuole, enti o associazioni in generale, la relativa autorizzazione può essere rilasciata (anche per le vie brevi in casi particolari di necessità e/o urgenza) dalla Capitaneria di Porto, sentita l'Autorità Portuale.

Qualora ritenuto necessario per motivi di sicurezza o di security può essere disposto (dall'Autorità Portuale e/o dalla Capitaneria di Porto) l'accompagnamento in loco della troupe/operatore da parte di personale dipendente di una delle suddette Amministrazioni.

L'effettuazione delle riprese non deve in alcun modo creare intralcio al regolare svolgimento delle operazioni portuali.

Per motivi di sicurezza, è vietato avvicinarsi alle bitte d'ormeggio ed ai cavi in tensione con nave all'ormeggio.

CAPO III

OPERAZIONI DI ALAGGIO E VARO

Art.36 Ubicazione degli scivoli

Gli scali di alaggio del porto (cc.dd. *scivoli*), di seguito indicati, sono ubicati nel bacino commerciale come meglio evidenziati nell'allegato stralcio planimetrico (**All.3 - A-B**) che fa parte integrante del presente Regolamento:

- a. all'interno della darsena della Funtaneda, di fronte all'edificio ex sede dell'Autorità Marittima (**A**);
- b. sul lato nord-est rispetto dell'edificio sede della Capitaneria di Porto (**B**).

Art. 37 Responsabilità

Gli scivoli sono pubblici e fruibili gratuitamente, senza alcuna limitazione di orario, sotto la piena e diretta responsabilità dell'utente.

È responsabilità di chi utilizza le suddette strutture verificarne preventivamente le condizioni e lo stato d'uso, nonché valutare gli eventuali rischi derivanti dalle operazioni di alaggio e varo che si intendono effettuare.

L'uso delle strutture è comunque subordinato all'esistenza di una valida copertura assicurativa sull'unità da alare/varare e sull'eventuale mezzo terrestre impiegato per tale operazione.

L'uso degli scivoli è vietato ai minori di 18 anni, salvo che ciò avvenga sotto la supervisione e la responsabilità di una persona maggiorenne.

Art. 38 Sosta sullo scalo per operazioni di piccola manutenzione

Sugli scivoli è consentita la sosta temporanea di unità da diporto e da pesca (l.f.t. <10 mt.) per un periodo non superiore alle 24 ore, esclusivamente per l'effettuazione di piccoli interventi di manutenzione ordinaria, previa autorizzazione della Capitaneria di Porto e nel rispetto delle condizioni di sicurezza di seguito riportate:

1. E' vietato effettuare operazioni di lavaggio della carena con il metodo dell'idropulitura a getto;
2. E' vietato effettuare operazioni di sabbatura, nonché interventi che comportino l'uso fiamma;
3. Per effettuare piccoli ritocchi di pitturazione è consentito esclusivamente l'uso del pennello;
4. Al fine di preservare la superficie degli scivoli dal possibile colaggio di vernice, oli o altri prodotti, è fatto obbligo, prima dell'inizio dei lavori, di provvedere alla stesura di teli impermeabili sulla superficie interessata ed alla predisposizione di apposite barriere/contenitori utili ad evitare lo sversamento dei prodotti utilizzati nello specchio acqueo portuale;
5. L'area interessata dovrà comunque essere accuratamente ripulita e rimessa in pristino stato al termine dei lavori;
6. Durante l'esecuzione dei lavori devono essere adottate tutte le misure necessarie a garantire le condizioni di sicurezza per chi effettua l'intervento e per la salvaguardia dell'ambiente e dello specchio acqueo portuale prospiciente;
7. E' assolutamente vietato installare ponteggi di qualsiasi tipo intorno all'unità per effettuare interventi di manutenzione.

Per motivi di necessità e urgenza, l'Autorità Marittima può, in qualsiasi momento, anche senza preavviso e senza alcun obbligo di ristoro di eventuali danni e/o spese, disporre lo spostamento delle unità in sosta sugli scivoli o precludere l'utilizzo degli stessi fino a termine esigenza.

Art. 39
Divieti

In mancanza di una specifica preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto, da rilasciare in casi particolari di necessità e urgenza, è vietato ormeggiare negli invasi degli scivoli.

E' altresì vietato:

1. lasciare sugli scivoli unità in sosta per un periodo superiore alle 24 ore in mancanza di specifica autorizzazione della Capitaneria di Porto;
2. lasciare in sosta sugli scivoli unità di l.f.t. >10 mt.

Sulle unità temporaneamente in sosta sullo scivolo è vietato:

- a. utilizzare i servizi igienici di bordo;
- b. lavare le sentine con acqua;
- c. utilizzare l'unità come abitazione
- d. utilizzare solventi o prodotti similari per la pulizia dello scafo

Art. 40
Disposizioni particolari per le unità carrellate

Gli scivoli sono destinati alle operazioni di alaggio e varo anche di unità trasportate su appositi carrelli.

Ciascuno scivolo non può essere utilizzato da due veicoli contemporaneamente e l'occupazione dello stesso deve avvenire per il tempo strettamente necessario all'effettuazione delle operazioni di alaggio/varo.

I veicoli in attesa di effettuare le suddette operazioni devono mantenersi a distanza di sicurezza, evitando di creare intralcio al veicolo impegnato nelle operazioni.

Al termine delle operazioni di alaggio/varo, i veicoli con carrello al seguito devono essere allontanati dallo scalo e dalle immediate vicinanze e possono essere lasciati in sosta esclusivamente nelle aree destinate a parcheggio, avendo cura di non intralciare la circolazione stradale.

E' vietata la sosta di carrelli in prossimità degli scivoli.

Le operazioni di alaggio e varo devono essere effettuate in sicurezza, ponendo in essere tutti gli accorgimenti necessari ad evitare di arrecare danni ad altre unità o veicoli presenti nei pressi dello scalo.

Art. 41
Operazioni di alaggio e varo con mezzi meccanici

Per effettuare operazioni di alaggio e varo sugli scivoli o in banchina con l'ausilio di mezzi di sollevamento meccanici, ad eccezione di quelle svolte nelle aree in concessione ai cantieri navali, è necessaria la preventiva autorizzazione dell'Autorità Portuale, su parere dell'Autorità Marittima che detterà le eventuali prescrizioni da inserire nell'eventuale provvedimento autorizzativo.

A tal fine, il proprietario/armatore dell'unità da alare/varare dovrà presentare apposita istanza, in bollo, alla locale Autorità Portuale, indicando modalità, tempi e luogo esatto ove intende effettuare le operazioni.

CAPO IV

**RIFORNIMENTO DI COMBUSTIBILI LIQUIDI
E DI OLI LUBRIFICANTI (BUNKERAGGIO)**

Art. 42
Disposizioni generali

Nel porto di Porto Torres il bunkeraggio può essere effettuato:

- a mezzo di distributore fisso in banchina;
- a mezzo di autobotte (in mancanza di un servizio di bunkeraggio a mezzo bettolina).

Le operazioni di bunkeraggio non possono essere effettuate in caso di avverse condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnato da scariche atmosferiche e, se iniziate, devono essere immediatamente sospese.

Le operazioni di bunkeraggio possono essere eseguite nell'arco delle 24 ore purché, durante le ore notturne, sia assicurata adeguata illuminazione dell'area interessata dalle operazioni.

Durante le operazioni di bunkeraggio, qualora si verificino accidentali fuoriuscite di prodotto o situazioni di pericolo per la sicurezza delle persone, delle navi o delle infrastrutture portuali, il comandante dell'unità, gli addetti al servizio di rifornimento e le (eventuali) Guardie ai Fuochi devono informare immediatamente l'Autorità Marittima che sospende le operazioni e adotta tutti i provvedimenti ritenuti più opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento ed ad evitare ulteriori e più gravi conseguenze.

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

Art. 43 **Bunkeraggio a mezzo di distributore fisso in banchina**

Il bunkeraggio a mezzo di distributore fisso in banchina può essere effettuato da:

- unità da traffico locale
- unità da pesca
- unità da diporto
- unità delle FF.OO., della Guardia Costiera e delle altre Amministrazioni dello Stato

nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. le manichette devono essere integre e in perfette condizioni di impiego per evitare qualsiasi sversamento o trafilamento di prodotto;
2. i motori dell'unità da rifornire devono essere spenti;
3. nei pressi del distributore non deve essere eseguita alcun'altra operazione che possa generare calore o scintille;
4. devono essere disponibili e pronte all'uso le dotazioni antincendio prescritte dalla Commissione ex art.48 R.C.N.;
5. dopo ogni operazione di rifornimento di benzina e prima di riavviare il motore il comandante dell'unità deve procedere a ventilare sia il vano in cui sono installati i serbatoi, che il vano apparato motore;
6. è vietato effettuare operazioni di erogazione a unità di qualsiasi tipo contestualmente ad operazioni di travaso di carburante a mezzo autobotte nei depositi carburanti del distributore stesso.

Durante lo svolgimento delle operazioni di bunkeraggio, l'Autorità Marittima può prescrivere uno specifico servizio di vigilanza antincendio e/o antinquinamento, aggiuntivo rispetto a quello comunque assicurato dall'equipaggio dell'unità.

Art. 44 **Bunkeraggio con autobotte**

Il bunkeraggio a mezzo autobotte deve essere autorizzato con specifico provvedimento della Capitaneria di Porto.

Le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte eventualmente autorizzate devono essere effettuate nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. per quantitativi non eccedenti le 30 tonnellate per autobotte e limitatamente ai prodotti di categoria C (DM 31.7.1934), fermo restando l'obbligo di caricare la cisterna con un grado di riempimento non inferiore all'80%.
2. ciascuna autobotte deve uscire dal porto immediatamente dopo aver effettuato il rifornimento;
3. in caso di bunkeraggio con più autobotti, non è consentita la sosta in banchina a più di un'autobotte per volta;
4. deve essere richiesta, con congruo anticipo, la presenza di un servizio di vigilanza antincendio, che sarà assicurato dalle Guardie ai Fuochi o dal personale dei VV.F.; il relativo onere di spesa è, comunque, a carico del richiedente. In caso di inerzia del richiedente il servizio di rifornimento, l'Autorità Marittima provvede d'ufficio a disporre il servizio antincendio. Qualora il rifornimento venga effettuato su banchine prive di adeguato impianto antincendio, il personale del servizio di vigilanza antincendio deve essere dotato 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;

5. le autobotti devono essere in possesso di tutte le abilitazioni e le certificazioni previste per il trasporto di prodotti infiammabili;
6. durante le operazioni di bunkeraggio deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento;
7. intorno all'unità devono essere predisposte panne galleggianti atte ad arginare eventuali colaggi e/o fuoriuscite accidentali di prodotto;
8. 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;
9. l'unità impegnata in operazioni di rifornimento deve tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei segnali o una luce rossa per il periodo notturno;
10. tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina, ed i motori devono essere provvisti di parascintille;
11. nella zona interessata dalle operazioni e per tutta la loro durata, non devono essere effettuati lavori con fiamme libere di qualsiasi natura o che generino comunque scintille o produzione di calore;
12. per tutta la durata delle operazioni, per un raggio di mt.100 dall'unità e dall'autobotte, non devono essere presenti veicoli e/o persone, ad eccezione degli addetti alle operazioni con relativi mezzi. La zona interessata deve essere opportunamente transennata e segnalata con un cartello indicante "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE";
13. le operazioni di rifornimento devono essere effettuate sotto il diretto controllo del Comando di bordo;
14. il conducente dell'autobotte deve rimanere sempre presente sul posto per tutta la durata delle operazioni, pronto ad intervenire in caso di emergenza; egli è responsabile dell'immediata sospensione dell'erogazione in caso di trafilamento accidentale di prodotto o in caso di pericolo di qualsiasi tipo connesso alle operazioni in atto;
15. le tubazioni di carico devono essere in ottimo stato di conservazione;
16. l'autobotte deve essere munita di reti parascintille applicate alle tubazioni di scarico del motore e dotata di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche;
17. durante il rifornimento devono essere sospese le operazioni portuali che coinvolgono l'unità;
18. le operazioni di bunkeraggio devono essere effettuate con ordine e sollecitudine, arrestando le stesse in caso di accidentale perdita di prodotto sulla coperta della nave o fuori bordo.
19. a cura del Comando di bordo devono essere predisposti mezzi idonei alla raccolta del combustibile uscito dalle tubazioni, dai raccordi o dalle valvole.
20. di ogni inconveniente dovrà essere immediatamente informata per le vie brevi l'Autorità Marittima;
21. le autobotti devono essere rispondenti alle caratteristiche costruttive imposte dal D.M. 19.03.1990 e dal D.M. 31.07.1934 (e successive modifiche e integrazioni), nonché dalle norme dell'Associazione Nazionale Controllo Combustibili e dall'Ispettorato della Motorizzazione Civile;
22. è vietato il bunkeraggio a navi traghetto con autobotte introdotta direttamente nel locale garage chiuso di bordo.

Per ottenere l'autorizzazione di cui al precedente comma, il Comandante della nave da rifornire (a mezzo dell'Agenzia marittima/raccomandatario) deve presentare apposita istanza alla Capitaneria di Porto tramite il sistema PMIS, almeno 48 ore prima dell'arrivo della nave in porto. In essa devono essere indicati:

- nome, bandiera, stazza, nominativo internazionale e tipologia della nave da rifornire;
- nome della ditta che effettua il rifornimento;
- data e ora di inizio delle operazioni;
- quantitativo del prodotto da bunkerare e punto di infiammabilità dello stesso;
- dichiarazione del Comandante della nave circa l'efficienza dei servizi antincendio ed antinquinamento di bordo, nonché l'impegno a garantire lo svolgimento di un regolare servizio di vigilanza per tutta la durata delle operazioni (nominando un responsabile); deve altresì essere garantita la prontezza operativa dell'apparato di propulsione dell'unità per l'eventuale manovra di disormeggio in emergenza.

A tale richiesta deve essere allegata una dichiarazione del rappresentante legale della ditta fornitrice del servizio, con la quale il medesimo assicura di essere a conoscenza delle norme che disciplinano il servizio di bunkeraggio in questo porto.

Al termine delle operazioni di bunkeraggio, a cura del Comando di bordo, deve essere presentata alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, la certificazione rilasciata dal fornitore del carburante attestante il tenore di zolfo del prodotto fornito.

CAPO V

PREVENZIONE INCENDI

Art. 45

Servizio antincendio portuale

Il servizio di vigilanza antincendio in area portuale 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 suddetto servizio può essere espletato dalle cc.dd. Guardie ai Fuochi (Servizio Integrativo Antincendio).

Durante la permanenza in porto di nave con merci pericolose a bordo, o che deve comunque effettuare operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo di merci pericolose, l'Autorità Marittima, in relazione al grado di pericolosità ed alla quantità delle merci stesse, può disporre un servizio antincendio per l'immediato intervento in caso di emergenza.

Il servizio di vigilanza antincendio può essere espletato:

1. da parte dell'equipaggio, a bordo;
2. a mezzo del personale dei Vigili del Fuoco, a terra;
3. a mezzo del personale del Servizio integrativo antincendio del porto o del concessionario (in autoproduzione), a terra.

Modalità e tempi dell'espletamento del servizio, per quanto non disciplinato nel presente provvedimento, sono disciplinati dall'Autorità Marittima con apposita ordinanza.

Art. 46

Emergenza incendio

In caso di incendio in ambito portuale, l'Autorità Marittima procede, secondo quanto stabilito nella monografia antincendio del porto, ad allertare tutti gli Enti/Comandi 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 quanto di propria competenza, che coordinano l'azione dei reparti dei Vigili del Fuoco, dei mezzi nautici e terrestri, nonché 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 può richiedere l'intervento di rimorchiatori, piloti, ormeggiatori e barcaioli e, qualora ritenuto opportuno per il buon esito delle operazioni di contenimento dell'incendio, anche del personale delle imprese portuali, che sono tenuti ad eseguire gli ordini ricevuti; può altresì procedere alla requisizione di qualsiasi mezzo nautico o terrestre esistente in ambito portuale.

In caso di incendio a bordo di navi all'ormeggio o in rada, il personale di guardia deve 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. 47

Servizio integrativo antincendio in banchina

Il servizio integrativo antincendio per nave all'ormeggio viene espletato nei casi di seguito indicati, nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. Navi che imbarcano/sbarcano merci pericolose (esclusi gli esplosivi, per i quali vengono dettate specifiche disposizioni):
 - quando ritenuto necessario dall'Autorità Marittima, sentito il parere del Comando Provinciale dei VV.F. o del Chimico di porto: squadra VV.F. o almeno n.2 Guardie ai Fuochi, durante lo svolgimento delle operazioni ed eventualmente fino alla partenza della nave.
2. Navi cisterna che effettuano operazioni di carico/scarico di prodotti petroliferi e derivati:
 - Squadra VV.F. o almeno n.2 Guardie ai Fuochi per tutta la durata delle operazioni.
3. Navi che effettuano operazioni di bunkeraggio (a mezzo autobotte):
 - Squadra VV.F. o almeno n.2 Guardie ai Fuochi, per tutta la durata delle operazioni.

CAPO VI

LAVORI A BORDO O IN PORTO CON USO DI FIAMMA OSSIDRICA O OSSIIACETILENICA O DI SALDATURA ELETTRICA

Art. 48

Generalità e campo di applicazione

L'uso delle miscele ossiacetileniche, della fiamma ossidrica e della saldatura elettrica e/o comunque di fonti termiche in generale in porto o a bordo di navi e galleggianti all'ormeggio è subordinato alla preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto, secondo la procedura stabilita dalle norme contenute nel presente Capo, che hanno lo scopo di integrare e facilitare l'applicazione delle disposizioni contenute nel Decreto Leg.vo n° 272/99 del 27 luglio 1999 recante norme per "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. 49

Lavori che comportano l'impiego di fonti termiche a bordo

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

TIPO A : LAVORI IN AMBIENTI ESTERNI "APERTI"

- **A1:** lavori vari interessanti le sovrastrutture di coperta: scalette, salpancore, alberatura, lance di salvataggio, passacavi, punti di fissaggio degli 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 garage, interno delle stive e garage 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 (p.e. vernici).

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 ecc.*

I lavori di rizzaggio che prevedono l'uso di fonti termiche sul cielo dei doppi fondi delle stive del carico di navi a carico secco (p.e. navi portarinfuse impiegate per il trasporto di elementi di carpenteria o di macchinari) possono essere assimilati ai lavori di tipo A1 qualora si svolgano con stive completamente aperte, in assenza di merci pericolose e siano disponibili almeno due accessi alle stive indipendenti; in tal caso, tale assimilazione deve essere attestata nel certificato del Chimico di porto.

Art.50

Autorizzazione all'uso fiamma a bordo per lavori tipo “B” e “C”

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, almeno 24 ore prima del previsto inizio delle operazioni, apposita istanza in bollo, in duplice copia, alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, utilizzando il fac-simile in allegato (All.4/a).

All'istanza devono essere allegati:

- 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 Porto Torres, ovvero dichiarazione del Comando di bordo che i lavori vengono eseguiti dal personale facente parte dell'equipaggio della nave;
- b) dichiarazione relativa a natura e durata dei lavori e descrizione dei locali o ambienti nei quali viene utilizzata la fiamma;
- c) dichiarazione della Ditta incaricata dei lavori con la quale si conferma l'assunzione della direzione dei lavori con indicazione del responsabile dei lavori;
- d) copia del piano antincendio della nave (che viene restituito prima della partenza), corredata della dichiarazione del Comando di bordo circa:
 - la presenza di un servizio antincendio della nave, sia diurno che notturno pronto ad intervenire in caso di necessità;
 - l'efficienza dei mezzi antincendio presenti a bordo.
- e) “certificato di non pericolosità” rilasciato dal Chimico di porto;
- f) planimetria della nave o di parte di essa, ove sono indicate la posizione dei lavori da effettuare e le vie di sfuggita;
- g) lista equipaggio.

La domanda è inoltrata dalla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto all'A.S.L. n.1 SPRESAL di Sassari ed al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Sassari, per i previsti pareri di competenza, nonché, per opportuna informazione, all'Autorità Portuale. La Capitaneria di Porto, dopo aver acquisito i suddetti pareri favorevoli, rilascia l'autorizzazione all'uso fiamma apponendovi le proprie eventuali prescrizioni e ne invia copia all'ASL competente.

Art.51

Autorizzazione all'uso fiamma a bordo per lavori tipo “A”

Il rilascio dell'autorizzazione per lavori di tipo “A” è subordinato al rispetto 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 deve essere richiesto il preventivo parere dell' A.S.L. n.1 SPRESAL;
- 3) non è richiesta la presentazione del piano antincendio, della planimetria della nave e della lista equipaggio.

La procedura di cui al presente articolo non è applicabile sia quando l'uso di fiamma riguarda lavori da eseguire su lamiera del ponte di coperta o del fasciame in corrispondenza di cisterne del carico o di altri locali che possano presentare, in condizioni di esercizio, 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, sia qualora dal certificato del Chimico di Porto risulti che i lavori sono assimilati ai lavori di tipo "B" o "C" a seguito delle risultanze del sopralluogo a bordo.

Art.52

Autorizzazione all'uso fiamma a bordo per successivi accosti

Le navi che, ricevuta l'autorizzazione di cui ai precedenti articoli 50 e 51, nel corso del periodo di validità del "certificato di non pericolosità", scalino più volte il porto di Porto Torres e avessero necessità di completare o eseguire (nel corso delle soste successive) i lavori già autorizzati, ma non iniziati o non conclusi durante lo scalo precedente, prima di continuare/iniziare i suddetti lavori, devono munirsi di una specifica attestazione da parte del Chimico del porto, relativa al mantenimento a bordo delle condizioni riscontrate in occasione degli accertamenti effettuati per il rilascio dell'iniziale certificato di non pericolosità. Tale attestazione deve essere esibita alla Capitaneria di Porto (Sez. Tecnica) unitamente all'iniziale autorizzazione già rilasciata, al fine di confermarne la validità.

L'attestazione di mantenimento delle condizioni di non pericolosità non è necessaria qualora il certificato riguardi le rampe di accesso degli autoveicoli sulle navi traghetto, su tratti separati da strutture scatolate in modo che queste ultime siano mantenute sempre a temperatura ambiente e a condizione che l'ormeggio si trovi sempre nelle medesime condizioni riscontrate al momento del primo rilascio del certificato.

Art.53

Proroga dell'autorizzazione

Salvo il caso in cui il Comando di bordo dichiari di volersi avvalere di diversa ditta per la prosecuzione dei lavori (nel qual caso si procede al rilascio di una nuova autorizzazione), la proroga può essere concessa dall'Autorità Marittima previa presentazione dell'iniziale certificato di non pericolosità in corso di validità ovvero di un certificato di rinnovo sul quale possono essere indicate nuove prescrizioni; la proroga è comunicata all'A.S.L. competente.

Art.54

Lavori con uso di fiamma a bordo di navi in rada

Non possono essere autorizzati, di massima, i lavori che comportino l'uso di fonti termiche a bordo delle navi che sostano in rada, salvo casi particolari di necessità e/o urgenza che sono valutati di volta in volta dalla Capitaneria di Porto.

Nei suddetti casi si applica la medesima procedura di autorizzazione di cui ai precedenti articoli, ferma restando la facoltà per la Capitaneria di Porto di dettare prescrizioni aggiuntive. Le navi alla fonda in rada che, durante l'esecuzione dei lavori autorizzati con l'uso di fonti termiche, non possono usare le macchine e/o gli organi di governo, devono essere assistite da almeno n.1 rimorchiatore, di potenza adeguata, per tutto il tempo di indisponibilità dell'apparato di propulsione principale e/o degli organi di governo.

Art.55

Servizio antincendio per uso di fiamma a bordo

Durante l'esecuzione di lavori a bordo con uso di fonti termiche, il servizio antincendio, oltre ad essere assicurato dall'equipaggio, viene espletato anche da VV.F. o Guardie ai Fuochi, nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- per lavori di TIPO A (in ambienti esterni "aperti"):
la Capitaneria di Porto può disporre il servizio se ritenuto necessario;
- per lavori di TIPO B (in ambienti interni "aperti"):

la Capitaneria di Porto dispone il servizio sulla base delle prescrizioni indicate nel preventivo parere del Comando Provinciale VV.F.;

• per lavori di TIPO C (in ambienti interni "chiusi"):

squadra VV.F. o almeno n.2 Guardie ai Fuochi durante l'effettiva esecuzione dei lavori; il numero delle Guardie ai Fuochi tiene conto anche di quanto attestato nel certificato del Chimico di Porto.

Art.56

Precauzioni da parte del personale del servizio antincendio

Prima dell'inizio dei lavori per i quali è stata disposta la vigilanza antincendio, il personale dei VV.F. o le Guardie ai Fuochi devono accertarsi:

- della dislocazione dei presidi antincendio di bordo posti nelle vicinanze dell'area interessata dai lavori con fiamma, nonché della funzionalità dei suddetti impianti;
- dell'esistenza e della completa fruibilità di idonee vie di fuga dalla zona interessata ai lavori;
- che nei luoghi contigui non vengano effettuati lavori pericolosi e/o incompatibili o non autorizzati;
- che sia perfettamente funzionante 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 siano assicurati l'ordine e la pulizia nella zona interessata dai lavori.

Durante l'esecuzione dei lavori il personale VV.F. o le Guardie ai Fuochi devono:

- 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, dandone comunicazione alla Capitaneria di Porto;
- accertarsi che le vie di fuga siano sempre libere da ostacoli;
- in caso di palesi inadempienze darne tempestiva comunicazione al responsabile dei lavori, sospendere i lavori ed informare, senza ritardo, la Capitaneria di Porto.

Art.57

Autorizzazione all'uso fiamma a terra

Chiunque intenda effettuare lavori con uso fiamma a terra deve richiedere, fatte salve le disposizioni di cui al D.P.R. 420/94, l'autorizzazione all'Autorità Marittima utilizzando il format in allegato (**All.4/b**). All'istanza deve essere allegato il certificato di non pericolosità rilasciato dal Chimico di porto.

Al termine dei lavori autorizzati dovrà essere consegnata alla Capitaneria di Porto (Sez. Tecnica) una dichiarazione a firma del responsabile dei lavori, dalla quale si evinca che non sono state apportate modifiche al progetto originale di cui alla suddetta autorizzazione.

E' facoltà dell'Autorità Marittima rilasciare autorizzazioni all'uso fiamma a tempo determinato, eventualmente prorogabile, ai terminalisti che ne facciano richiesta qualora sia necessario effettuare con cadenza periodica interventi di manutenzione ordinaria che prevedono l'uso di fiamma presso il proprio terminal, necessari a garantire la normale operatività del terminal stesso.

Art. 58

Servizio antincendio per uso di fiamma a terra

Nel documento autorizzativo di lavori con uso fiamma a terra la Capitaneria di Porto dispone, eventualmente, il servizio di vigilanza antincendio in relazione alle caratteristiche dell'intervento ed all'area portuale ove si effettuano i lavori, sentito, se del caso, il Comando Provinciale dei VV.F.

Il personale VV.F. o del Servizio integrativo antincendio ha l'obbligo di:

- a) predisporre adeguati mezzi antincendio per un rapido impiego;
- b) sospendere qualsiasi attività che possa comportare rilascio di vapori infiammabili;
- c) sgomberare l'area da materiale e attrezzature non pertinenti le operazioni;

- d) controllare che non sussistano condizioni di infiammabilità;
- e) presidiare le lavorazioni effettuate con fiamma fino a completo raffreddamento delle parti;
- f) verificare il rispetto delle eventuali prescrizioni antincendio specificate nell'autorizzazione all'uso fiamma.

Art.59

Uso dei gasogeni e delle bombole

L'uso dei gasogeni per lavori a bordo è vietato.

In casi eccezionali di necessità e/o urgenza, la Capitaneria di Porto, sentito il parere del Comando Provinciale dei VV.F. e/o del Chimico di Porto, potrà autorizzarne l'uso in coperta.

Qualunque sorgente di calore deve trovarsi a distanza non inferiore a 10 metri dal gasogeno e le manichette in dotazione al brasatore devono essere di lunghezza non inferiore a 15 metri.

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

Art.60

Norme particolari per la saldatura elettrica

Oltre all'osservanza delle norme di cui sopra, in quanto applicabili, nei lavori con saldatura elettrica devono essere rispettate almeno le seguenti ulteriori misure cautelari:

- a) a bordo è vietato 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) deve essere 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 deve essere protetta con schermi di intercettazione di radiazioni dirette o riflesse, quando queste costituiscono pericolo per gli altri lavoratori;
- g) i lavoratori devono essere muniti di idonea cuffia protettiva per le radiazioni UV e di casco con visiera dotato di vetro in attinico.

Art.61

Lavori all'interno di cisterne, casse, depositi di combustibile, doppi fondi e in locali chiusi e angusti

Il Comando di bordo e/o il datore di lavoro della ditta incaricata (specializzata) devono impedire che i lavoratori effettuino interventi 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 è provveduto alla degassificazione degli ambienti ed alla loro areazione, se necessario anche forzata.

Essi provvedono affinché:

- a) negli spazi chiusi e angusti, l'accesso di operai isolati avvenga soltanto con assistenza esterna;
- b) sia realizzata adeguata illuminazione ed idonea ventilazione forzata. Il numero di ricambi d'aria nell'unità di tempo deve essere determinato in modo che non vengano superati i valori di T.L.V. - T.W.A. di ogni sostanza tossica che si sviluppa nella reazione di combustione ed in modo che venga mantenuta una concentrazione di O₂ superiore al 19.5 e inferiore al 22.

- 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 il Chimico di Porto per accertare, preventivamente, le condizioni di respirabilità o di infiammabilità dell'aria presente nell'ambiente. Tali rischi sono presenti ad esempio in casse di zavorra, casse di galleggiamento, spazi vuoti, gavoni, intercapedini, pozzi catene ed altri analoghi spazi confinati che possono presentare atmosfere con basse concentrazioni di ossigeno o con presenza di gas tossici o infiammabili per effetto di reazioni chimiche instauratesi nel tempo in cui i locali sono rimasti chiusi o a causa di infiltrazioni di sostanze da altri spazi confinanti e non;
- d) in caso di lavori che implicano l'uso fiamma, il Chimico di porto accerti che nel locale non vi siano gas in concentrazioni tali da provocare incendi o esplosioni e che sia predisposta idonea aspirazione alla fonte dei fumi prodotti;
- e) in caso di lavori che implicano l'uso fiamma personale addestrato a svolgere il servizio antincendio assista all'operazione.

CAPO VII

ATTIVITA' LAVORATIVE IN IMMERSIONE NELLE ACQUE DEL PORTO E DEL CIRCONDARIO MARITTIMO

Art.62 Generalità

Nelle acque del circondario marittimo di Porto Torres è vietato effettuare qualsiasi attività lavorativa in immersione senza la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto.

Per lo svolgimento delle suddette attività, qualunque sia lo scopo, devono essere impiegati solo ed esclusivamente operatori subacquei professionali (qualifica di O.T.S.); costoro devono essere sommozzatori o palombari in servizio locale iscritti negli appositi registri di una Capitaneria di Porto.

La società richiedente l'autorizzazione deve essere iscritta nel registro ex art.68 del Codice della Navigazione.

Art.63 Autorizzazione all'immersione

Per eseguire attività lavorativa in immersione nelle acque del circondario marittimo di Porto Torres la ditta incaricata deve individuare un responsabile delle operazioni, in possesso della qualifica di Operatore Tecnico Subacqueo (O.T.S.), a cura del quale deve essere presentata, presso la Capitaneria di Porto di Porto Torres, la domanda di autorizzazione all'effettuazione delle attività in immersione.

La domanda deve essere presentata utilizzando il modello allegato al presente regolamento **(All.5)**

Art.64 Responsabile delle operazioni

L'Operatore Tecnico Subacqueo responsabile delle operazioni ha la direzione dei lavori ed assiste in loco gli operatori per tutta la durata della/delle immersioni.

Egli è responsabile del rispetto delle prescrizioni di cui ai successivi articoli ed è tenuto a verificare, prima dell'inizio dell'attività in immersione, che:

- tutti gli operatori impiegati siano iscritti negli appositi registri in qualità di *sommozzatori o palombari in servizio locale*;
- tutti gli operatori impiegati siano coperti da idonea polizza assicurativa estesa anche ai danni a terzi;

- tutti gli operatori impiegati siano in possesso di un valido certificato di idoneità fisica all'attività subacquea rilasciato dal medico competente;
- l'equipaggiamento individuale di ciascun operatore subacqueo sia conforme alla vigente normativa in materia, provvisto della relativa certificazione di collaudo e idoneo al tipo di lavoro da eseguire;
- tutti gli operatori impiegati siano competenti ed in grado di eseguire con successo le operazioni subacquee richieste;
- ciascun operatore sia stato debitamente informato circa il programma lavori, lo stato di avanzamento degli stessi ed il tipo di lavoro che egli deve svolgere in immersione.

Egli deve altresì verificare che le operazioni subacquee siano eseguite nel pieno rispetto della normativa vigente in materia di igiene e sicurezza del luogo di lavoro.

Art.65 Obblighi

Il responsabile delle operazioni, con congruo anticipo, deve dare comunicazione (via mail o via fax) dell'inizio delle operazioni alla locale Autorità Marittima (Porto Torres, Stintino o Castelsardo).

La medesima comunicazione deve essere fatta, nell'imminenza dell'immersione, anche al Comando di bordo in caso di intervento in prossimità della nave.

Sul luogo di svolgimento delle immersioni deve essere presente un'unità appoggio idonea (a giudizio dell'Autorità Marittima) a tale tipo di servizio ed iscritta al traffico nei Registri Navi Minori e Galleggianti; in caso di lavori in prossimità della banchina, tale unità può essere sostituita da un autoveicolo idoneo al trasporto di attrezzature e personale. L'unità appoggio deve mostrare il prescritto segnale lettera "A" del Codice Internazionale dei segnali ovvero i segnali prescritti dalla legge 27.12.1977 n° 1085 "Colreg 1972". Per le immersioni da effettuare nel porto di Porto Torres l'unità appoggio, o l'autoveicolo, devono essere muniti di apparato radio VHF, anche di tipo portatile, per assicurare un continuo contatto radio con la Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

Sul luogo di svolgimento delle immersioni deve essere comunque presente un mezzo idoneo a garantire un trasporto celere dell'operatore subacqueo, eventualmente infortunato, presso il più vicino centro medico all'uopo attrezzato; detto mezzo può essere costituito anche dall'unità/autoveicolo di appoggio.

Gli operatori subacquei devono essere costantemente collegati, a mezzo di efficaci e collaudati sistemi di comunicazione, con gli operatori in superficie.

Le attività in immersione devono essere sospese in caso di condimeteo avverse che ne sconsiglino la prosecuzione per l'incolumità degli operatori e, comunque, su disposizione della locale Autorità Marittima.

Agli operatori subacquei impegnati in attività in immersione è vietato avvicinarsi ad una distanza inferiore a 300 metri dalle navi militari (di qualsiasi nazionalità), ormeggiate in porto o in rada, se non specificamente autorizzati dalla Capitaneria di Porto in ragione della loro attività lavorativa.

Art.66 Camera iperbarica

Qualora le attività lavorative in immersione debbano avvenire ad una profondità superiore a 12 metri, deve essere presente nelle immediate vicinanze una camera iperbarica in perfetta efficienza e presidiata da personale qualificato al suo uso; in alternativa deve essere prevista la possibilità di un rapido collegamento con un centro di emergenza dotato di tale struttura.

Art.67 Composizione della squadra minima

Oltre all'operatore in immersione, devono essere presenti sull'unità appoggio (o a terra, in caso di lavori in prossimità della banchina) ulteriori n.2 Operatori Tecnici Subacquei, uno dei quali in stand-by, equipaggiato con autorespiratore autonomo -ARA- con doppio erogatore e cima guida, pronto ad intervenire in caso di emergenza.

Tale deve essere considerata la composizione minima della squadra impegnata in lavori subacquei di qualunque tipo ed a qualunque profondità.

Art.68

Attività lavorativa subacquea al di fuori delle acque portuali

Per lo svolgimento di attività lavorativa subacquea al di fuori delle acque portuali devono essere rispettate le medesime prescrizioni di cui ai precedenti articoli.

Art.69

Lavori con personale specializzato e/o straniero

In caso di intervento richiesto dal Comandante di una nave che, in ragione della particolarità del lavoro da eseguire, ritiene necessaria una specifica professionalità per la sua esecuzione, l'Autorità Marittima può autorizzare l'immersione di personale anche straniero, purché in possesso di idoneo titolo abilitativo (che possa considerarsi equipollente al titolo di O.T.S.).

La domanda di autorizzazione all'effettuazione dell'immersione deve essere presentata utilizzando il modello allegato al presente regolamento (**All.6**).

CAPO VIII

CONSULENTI CHIMICI DI PORTO

Art.70

Iscrizione dei consulenti chimici di porto

I consulenti chimici di porto che operano nel porto di Porto Torres devono essere iscritti nell'apposito registro ex art.68 C.N. tenuto dall'Autorità Portuale. La domanda di iscrizione deve essere presentata all'Autorità Portuale secondo modalità e tempi dallo stesso Ente indicati.

Il Consulente Chimico del porto fornisce al Comandante del porto la propria consulenza nelle materie di sua competenza svolgendo le attività di cui alla Circolare Ministeriale n.DEM3/91160 in data 10.12.1999, punto 3, ed alla Circ. n.2668PE in data 09.09.2009 emanata dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e lo affianca, quando richiesto, nell'ambito della Commissione locale ex art. 48 Reg. Cod. Nav.

L'opera prestata dal Chimico di Porto nell'interesse dello Stato e/o in ausilio dell'Autorità Marittima o dell'Autorità Portuale è a titolo gratuito.

Ai fini dell'abilitazione all'esercizio dell'attività nel porto di Porto Torres il candidato deve richiedere al Comandante del porto di essere sottoposto ad una prova d'esame volta ad accertare il possesso di un'adeguata conoscenza delle strutture, compartimentazioni e sistemazioni delle navi, nonché degli argomenti a carattere professionale di seguito riportati:

- a) norme e regolamenti vigenti in materia di sicurezza navale e portuale con particolare riferimento ai lavori da eseguire con fonti termiche su navi, nei depositi costieri e nell'ambito delle aree portuali;
- b) norme e regolamenti vigenti in materia di imbarco, trasporto per mare, sbarco e trasbordo di merci pericolose, con particolare riferimento ai criteri nazionali e internazionali per la loro classificazione;
- c) norme e regolamenti vigenti in materia di inquinamento e antinquinamento marino;
- d) tecniche per la degassificazione e bonifica delle navi cisterna adibite al trasporto di prodotti petroliferi e chimici, sia allo stato liquido che allo stato gassoso, refrigerati e sotto pressione;
- e) metodologie strumentali di controllo e criteri teorico-pratici per la valutazione del grado di esplosività e tossicità ambientale;

- f) tecnologie per l'inertizzazione delle navi cisterna e la produzione ed impiego di gas inerti; metodologie strumentali di controllo e criteri teorico-pratici del grado di sicurezza;
- g) tecnologie per il lavaggio delle cisterne con crude oil o con altri solventi in condizione di inerting, metodologie di controllo e criteri teorico-pratici del grado di sicurezza;
- h) tecniche di antinquinamento e procedura di bonifica con particolare riferimento ai sistemi di confinamento, contenimento e abbattimento di versamenti di idrocarburi e prodotti chimici in mare;
- i) metodologie strumentali per la determinazione delle caratteristiche reologiche dei carichi scorrevoli.

allegando all'istanza almeno i seguenti documenti:

1. certificato di iscrizione all'Albo professionale dei dottori Chimici o dei dottori Ingegneri;
2. relazione sul tirocinio di cui al punto 1.2 della Circolare Ministeriale n.DEM 3/91160 in data 10.12.1999

In alternativa ai documenti di cui ai precedenti punti 1 e 2 può essere allegata una dichiarazione del richiedente con indicazione dell'Autorità Marittima o Portuale presso la quale sono conservati gli stessi documenti, al fine della loro eventuale acquisizione d'ufficio.

Per la prova di esame il Comandante del porto nomina un'apposita commissione composta da n.2 consulenti chimici di porto all'uopo designati dall'Associazione Nazionale dei Chimici di porto e da un rappresentante dell'Autorità Portuale.

Ai fini dell'iscrizione nell'apposito registro tenuto dall'Autorità Marittima il Consulente Chimico di porto rivolge specifica istanza corredata dei seguenti documenti:

1. certificato di iscrizione all'Albo professionale dei dottori Chimici o dei dottori Ingegneri
2. relazione sul tirocinio di cui al punto 1.2 della Circolare Ministeriale n. DEM 3/91160 in data 10.12.1999
3. certificato del Medico di Porto attestante la capacità fisica a svolgere l'attività
4. attestato di superamento della prova teorica di cui al precedente comma 4.

Il consulente chimico già operante in un porto nazionale può essere iscritto nel registro dei Chimici di porto di Porto Torres senza ulteriore tirocinio e senza essere sottoposto ad alcuna valutazione; per ottenere la nuova iscrizione deve autocertificare di avere svolto il servizio presso un altro porto nazionale, fatta salva la possibilità di successiva verifica da parte dell'Autorità Marittima.

L'iscrizione ha durata fino alla cancellazione senza necessità di rinnovo annuale; deve comunque essere verificata annualmente la sussistenza dei requisiti di cui ai precedenti punti 1 e 3.

Art. 71 Cancellazione dal registro dei consulenti Chimici

La cancellazione dal registro può avvenire per:

- morte;
- dichiarazione di voler abbandonare l'attività;
- cancellazione dall'albo professionale;
- perdita della capacità fisica attestata dal medico di porto.

Art.72 Certificato del Chimico di Porto

Il certificato del Chimico di Porto è il documento nel quale il Chimico di porto esprime il proprio parere sulla sussistenza o meno delle condizioni di sicurezza per:

1. l'effettuazione di lavori sul demanio marittimo o a bordo (comprese le ispezioni che comportano l'ingresso di personale in spazi della nave ritenuti pericolosi);
2. carico, scarico, trasbordo ed trasporto per mare di merci pericolose in colli o alla rinfusa;
3. l'effettuazione di operazioni di bunkeraggio, di allibo o di lavaggio delle cisterne delle navi con petrolio greggio o altre miscele;

4. l'ormeggio di una nave relativamente agli aspetti che concernono la pericolosità di merci che trasporta o che abbia trasportato o la pericolosità connessa al rischio che possano verificarsi reazioni pericolose per lo stato degli impianti e delle strutture in essa presenti;
5. la movimentazione di carichi resi pericolosi da processi di fumigazione.

L'intervento del Chimico di porto deve essere richiesto dal Comando di bordo (o dal raccomandatario marittimo) o dalla ditta richiedente l'autorizzazione, ove prevista, per le operazioni di cui sopra.

Art.73

Contenuto del certificato del Chimico di porto e definizioni

Il certificato del Chimico di Porto deve recare le seguenti indicazioni:

- a) le condizioni e le prescrizioni ritenute necessarie per mantenere gli spazi della nave ispezionata in condizioni di sicurezza;
- b) la pericolosità ed il tipo di accertamenti aggiuntivi da eseguire nonché le ispezioni ed istruzioni ritenute necessarie;
- c) i casi nei quali il Chimico deve essere consultato nuovamente;
- d) le precauzioni per individuare ed eliminare i pericoli derivanti da residui del carico;
- e) la validità che, salvo diverso avviso dell'Autorità Marittima, non deve superare 48 ore per i lavori (con uso fiamma) di tipo B e C come definiti al precedente art.49.

Nel redigere il certificato il Chimico di Porto adotta le seguenti definizioni:

Sorveglianza antincendio: la sorveglianza esercitata da personale della nave con i dispositivi antincendio in dotazione alla stessa, attivati e pronti all'impiego (manichette stese, linee sotto pressione, estintori portatili sul posto) sotto la diretta responsabilità di un Ufficiale appositamente designato dal Comando di bordo;

Ormeggio di sicurezza: ormeggio decentrato e corredato di installazioni fisse antincendio. Se tale ormeggio pur essendo decentrato, non è munito di installazioni fisse antincendio potrà essere disposto un Servizio Integrativo Antincendio in grado di intervenire tempestivamente ed efficacemente in caso di emergenza;

Ormeggio non di sicurezza: ormeggio non corredato di particolari installazioni antincendio;

Locale confinato (chiuso): locale abitualmente utilizzato come deposito di liquidi, non abitabile che, per molto tempo, rimane chiuso e per accedere al quale occorre smontare un passo d'uomo o altra chiusura ermetica;

Locale aperto: locale normalmente adibito ad attività operative, accessibile in ogni momento da parte dell'equipaggio (esempi: locale apparato motore, locale pompe, locale elica di manovra, ecc.);

TLV-TWA: la quantità media ponderata di sostanza a cui quasi tutti i lavoratori possono essere esposti per un giorno convenzionale di 8 ore per 40 ore settimanali, giorno dopo giorno, senza registrare effetti dannosi;

TLV-STEL: Short Term Exposure Limit: la concentrazione alla quale si ritiene che i lavoratori possano essere continuamente esposti per un breve periodo di tempo, fino a 15 minuti, senza che si verifichino: 1) irritazione, 2) cronici o irreversibili danni ai tessuti, 3) narcosi di grado sufficiente ad aumentare la probabilità di danno accidentale, ridurre l'efficienza fisica del lavoratore, e a condizione che non venga superato il TLV-TWA giornaliero;

Limite inferiore di esplosività (Lower Explosivity Level: L.E.L.): è la minima quantità, espressa in percento in volume, di vapori o gas che miscelati con l'aria alla pressione barometrica di 760 mmHg e a temperatura di 15 °C forma una miscela esplosiva;

Limite superiore di esplosività (Upper Explosivity Level: U.E.L.): è la massima quantità, espressa in percento in volume, di vapori o gas che miscelati con l'aria alla pressione barometrica di 760 mmHg e a temperatura di 15 °C forma una miscela esplosiva;

Tra il limite inferiore e il limite superiore di infiammabilità si ha l'intervallo di esplosività o intervallo di infiammabilità.

Punto di infiammabilità (P.I.) di un liquido: è la temperatura minima del liquido alla quale si forma una quantità di vapori sufficiente a formare una miscela infiammabile con aria sulla superficie del liquido medesimo o dentro il recipiente

di prova. Per miscela infiammabile si intende una miscela entro i limiti inferiore e superiore di infiammabilità che è capace di propagare la fiamma lontano dal punto di accensione. Anche al di sotto del punto di infiammabilità si ha evaporazione di prodotto, ma non in quantità sufficiente per formare una miscela infiammabile;

Liquido infiammabile: qualsiasi liquido classificato infiammabile ai sensi del codice IMDG e del codice IBC qualora le modalità di trasporto siano rispettivamente in colli e su nave cisterna;

Liquido combustibile: qualsiasi liquido combustibile avente un p.i. superiore a 60°C se trasportato alla rinfusa o in colli;

Propagazione della fiamma: si intende il diffondersi della fiamma dalla sorgente di ignizione attraverso una miscela combustibile. Una miscela di vapori o gas in aria in proporzioni al di sotto del limite inferiore di infiammabilità può bruciare alla sorgente di ignizione, cioè nell'ambiente immediatamente circostante il punto di ignizione senza che la fiamma si propaghi lontano dalla sorgente di ignizione. Se invece la miscela è dentro i limiti inferiore e superiore, la fiamma si propagherà attraverso la miscela medesima quando verrà in contatto con una sorgente di ignizione. L'uso del termine "propagazione della fiamma" è utile per distinguere fra una combustione che ha luogo alla sorgente di ignizione ed una che si propaga attraverso la miscela aria gas/vapori;

Concentrazione minima di ossigeno (MOC): concetto alla base del procedimento chiamato "inertizzazione". Al di sotto della concentrazione minima di ossigeno (MOC), la reazione non può generare energia sufficiente a riscaldare la miscela di gas (incluso il gas inerte) fino al limite richiesto per l'autopropagazione della fiamma;

Stato inerte: è la condizione di un locale la cui atmosfera, indipendentemente dalla presenza della fase liquida e/o di residui solidi e dalla percentuale di vapori e gas infiammabili, abbia un contenuto di ossigeno convenzionalmente inferiore all'5% in volume e tale condizione possa permanere o possa essere comunque mantenuta nel tempo al variare della temperatura e della pressione ambiente;

Inertizzazione: significa portare allo "stato inerte" un locale o spazio adottando una delle seguenti procedure:

- immissione di anidride carbonica o altro gas non infiammabile e che non reagisce pericolosamente con le altre sostanze contenute nello spazio da inertizzare, ritenuto idoneo dal Consulente Chimico di porto, in quantità sufficiente per portare il tenore di ossigeno dell'atmosfera ambiente ad una concentrazione inferiore o uguale all'5% (v/v) o comunque inferiore al 50% della percentuale in volume necessaria per supportare la combustione;
- immissione di acqua in quantità tale da portare la zona interessata dai lavori con fonti termiche a non meno di 1 metro sotto il livello del liquido. In ogni caso, la concentrazione dei gas o vapori nell'atmosfera soprastante il livello dell'acqua deve risultare uguale o inferiore al 10% del L.E.L.

La procedura di inertizzazione prescelta e le norme di sicurezza da attuare per mantenere le condizioni di cui sopra vengono specificate nel certificato del consulente Chimico di porto.

Stato di gas free: è la condizione in cui viene a trovarsi un locale o spazio dopo la completa asportazione della fase liquida e la totale eliminazione dei vapori e dei gas infiammabili, (ab e/o adsorbiti nelle strutture del locale e/o nei residui eventualmente presenti) in modo che la sua atmosfera rimanga invariata nel tempo al variare della temperatura e della pressione ambiente.

Stato di sicurezza: è la condizione in cui viene a trovarsi un locale o spazio la cui atmosfera, indipendentemente dal grado di completezza dell'asportazione della fase liquida e dei residui solidi, ha un contenuto di gas e/o vapori infiammabili inferiore al L.E.L. o superiore al U.E.L. e comunque inferiore al 10% del L.E.L., (percentuale stabilita convenzionalmente per gli idrocarburi dalla National Fire Protection Association NFPA 306) che possa rimare in tali condizioni per un tempo determinato.

Lavori meccanici a freddo: qualsiasi costruzione, modifica o riparazione che non comporti il surriscaldamento delle strutture della nave o l'emissione di calore, fiamma o scintille.

In sicurezza per le persone: quando nel locale o spazio interessato dai lavori esistono nel contempo le seguenti condizioni:

- il contenuto di ossigeno nell'atmosfera dell'ambiente esaminato è uguale almeno al 19,5% in volume e non superiore al 22% (v/v) (v. NFPA 306).

- le sostanze tossiche (gas o vapori) presenti nell'atmosfera dell'ambiente esaminato, sono entro i limiti delle concentrazioni ammesse (v. tabelle "TLV-TWA, STEL" A.C.G.I.H., ultima edizione).
- i residui presenti non sono in grado di sviluppare gas o vapori tossici in quantità tale da modificare le condizioni dell'atmosfera ambiente esistenti al momento dell'accertamento, sempreché queste vengano mantenute attuando le prescrizioni indicate nel certificato del Consulente Chimico di porto.

Ingresso degli uomini con restrizioni: quando nello spazio o locale, l'ingresso delle persone è possibile solo se vengono specificati i mezzi di protezione individuale ed il tempo di permanenza.

In sicurezza per lavori con impiego di fonti termiche: quando nel locale o spazio interessato dai lavori esistono le seguenti condizioni:

- il contenuto di ossigeno nell'atmosfera dell'ambiente esaminato è inferiore al 22% (v/v) (v. NFPA 306);
- la concentrazione dei gas o dei vapori infiammabili presenti nell'atmosfera non supera al 10% del L.E.L. (v. NFPA 306);
- i residui presenti non sono in grado di sviluppare, nel corso dei lavori con fonti termiche, gas o vapori infiammabili in quantità tale da far superare il 10% del l.e.l., sempreché le condizioni ambientali esistenti al momento dell'accertamento vengano mantenute attuando le prescrizioni indicate nel certificato del consulente chimico di porto;
- tutti gli spazi adiacenti a quelli interessati dai lavori che contengono o che abbiano contenuto sostanze infiammabili o combustibili, si trovano ad un livello di pulizia tale da far escludere la possibilità di un incendio, o sono inertizzati oppure quando si tratti di cisterne destinate a deposito di bunker o di olio lubrificante o di locale macchine o stazione antincendio, sono state adottate tutte le prescrizioni indicate nel certificato del consulente chimico di porto.

Art.74

Condizioni di validità del certificato del Chimico di porto

Il certificato recante il parere del Chimico di porto per l'effettuazione di lavori a bordo è rilasciato in doppio originale, deve recare la firma "per presa visione" del datore di lavoro della ditta incaricata e del Comando di bordo e deve essere sottoposto al visto dell'Autorità Marittima.

Il certificato è rilasciato al Comando di bordo che, anche per il tramite del raccomandatario marittimo, lo sottopone al visto dell'Autorità Marittima e ne consegna copia alla ditta incaricata dei lavori.

Per tutta la durata dei lavori devono essere mantenute le condizioni di sicurezza con piena e scrupolosa osservanza di tutte le prescrizioni e raccomandazioni indicate dal Consulente Chimico nel certificato di non pericolosità.

Il certificato perde la sua validità al momento del disormeggio dell'unità, salvo diversa indicazione (motivata) riportata dal chimico di porto sul documento stesso ed approvata dall'Autorità Marittima.

CAPO IX

PREVENZIONE INQUINAMENTO DA IDROCARBURI

Art.75

Norme generali

E' assolutamente vietato sversare idrocarburi, residui di prodotti petroliferi, acque di lavaggio, morchie, zavorre, sewage e prodotti similari comunque contenenti tali residui, nelle acque del circondario marittimo.

Art.76

Depositi costieri ed impianti a terra

Ai concessionari di depositi costieri di olii minerali, nonché agli altri soggetti giuridici esistenti in ambito portuale (cantieri navali, officine, impianti di distribuzione automatica di carburanti, ecc.) che comunque impieghino o trattino

prodotti petroliferi o loro derivati è fatto obbligo di adottare tutte le precauzioni necessarie ad evitare che quei prodotti possano giungere in mare sia direttamente che attraverso fognature, canalizzazioni o altro.

I suddetti soggetti hanno l'obbligo di:

- a. garantire la pulizia dello specchio acqueo prospiciente l'area in concessione impiegando personale e mezzi del concessionario del servizio antinquinamento portuale;
- b. assicurarsi, prima di iniziare le operazioni di carico/scarico di idrocarburi (o loro derivati), che il mezzo nautico del servizio antinquinamento sia disponibile e pronto a muovere;
- c. assicurarsi, prima di iniziare le operazioni di carico/scarico di idrocarburi (o loro derivati), che siano state disposte panne galleggianti intorno alla nave interessata dalle operazioni secondo le modalità previste dal regolamento che disciplina il servizio di prevenzione e bonifica degli inquinamenti delle acque del porto e della rada di Porto Torres, approvato con ordinanza n.73/2007 in data 06.12.2007 della Capitaneria di porto di Porto Torres;
- d. assicurare la vigilanza continua in banchina, da parte di proprio personale addetto, sull'andamento delle operazioni, con particolare riguardo ai collegamenti tra nave e terminale, allo scopo di rilevare l'eventuale accidentale fuoriuscita di prodotto e dare il tempestivo allarme;
- e. assicurare l'esistenza di un efficiente sistema di comunicazione tra la nave e la stazione di pompaggio, idoneo a consentire d'impartire l'ordine di immediata interruzione del pompaggio e delle operazioni, in caso emergenza;
- f. effettuare controlli periodici e la manutenzione prescritta sulle manichette flessibili o sui bracci di carico che collegano il terminale alla nave;
- g. segnalare immediatamente all'Autorità Marittima, per l'adozione dei provvedimenti previsti dal locale piano antinquinamento, qualunque evento dovesse verificarsi (non solo durante le operazioni) che possa costituire potenziale pericolo per l'ambiente marino o costiero, sospendendo le operazioni e provvedendo senza ritardo a porre in essere tutte le attività necessarie al contenimento dell'inquinamento ed eventualmente alla sua bonifica, a propria cura e spese, fatta salva comunque l'eventuale azione di rivalsa nei confronti dei responsabili dell'inquinamento;
- h. per le incombenze di cui ai precedenti punti, le società interessate devono servirsi di personale e mezzi del concessionario del servizio antinquinamento portuale e/o se necessario, di altra impresa comunque occasionalmente autorizzata dall'Autorità Marittima.

Art.77 Emergenze

Le Società concessionarie di terminali petroliferi, in caso di accidentale sversamento di prodotti inquinanti avvenuto durante le operazioni portuali o del quale siano comunque venute a conoscenza, oltre a darne immediata comunicazione all'Autorità Marittima, devono intervenire immediatamente per il contenimento dello sversamento e, laddove praticabile in autonomia, per la bonifica delle zone di mare inquinate, secondo i piani di emergenza approvati.

CAPO X DISPOSIZIONI FINALI

Art.78 Richiamo ad altre norme

Per quanto non espressamente previsto dal presente regolamento, si applicano in quanto compatibili, le disposizioni di legge vigenti e/o ordinanze del Capo del Circondario Marittimo di Porto Torres relativamente alle materie contenute nei vari capi del regolamento medesimo.

Art.79
Provvedimenti di urgenza

In casi particolari di necessità e/o urgenza e in tutti i casi in cui le norme del presente regolamento non contemplino modalità e tempi per fronteggiare una particolare situazione in atto potenzialmente pericolosa per la pubblica incolumità, per l'ambiente marino e costiero, per gli arredi portuali o per le unità in generale, la Capitaneria di Porto può adottare tutti i provvedimenti ritenuti più opportuni e necessari, anche eventualmente in contrasto con le disposizioni di cui al presente Regolamento.

Porto Torres, 22.12.2016

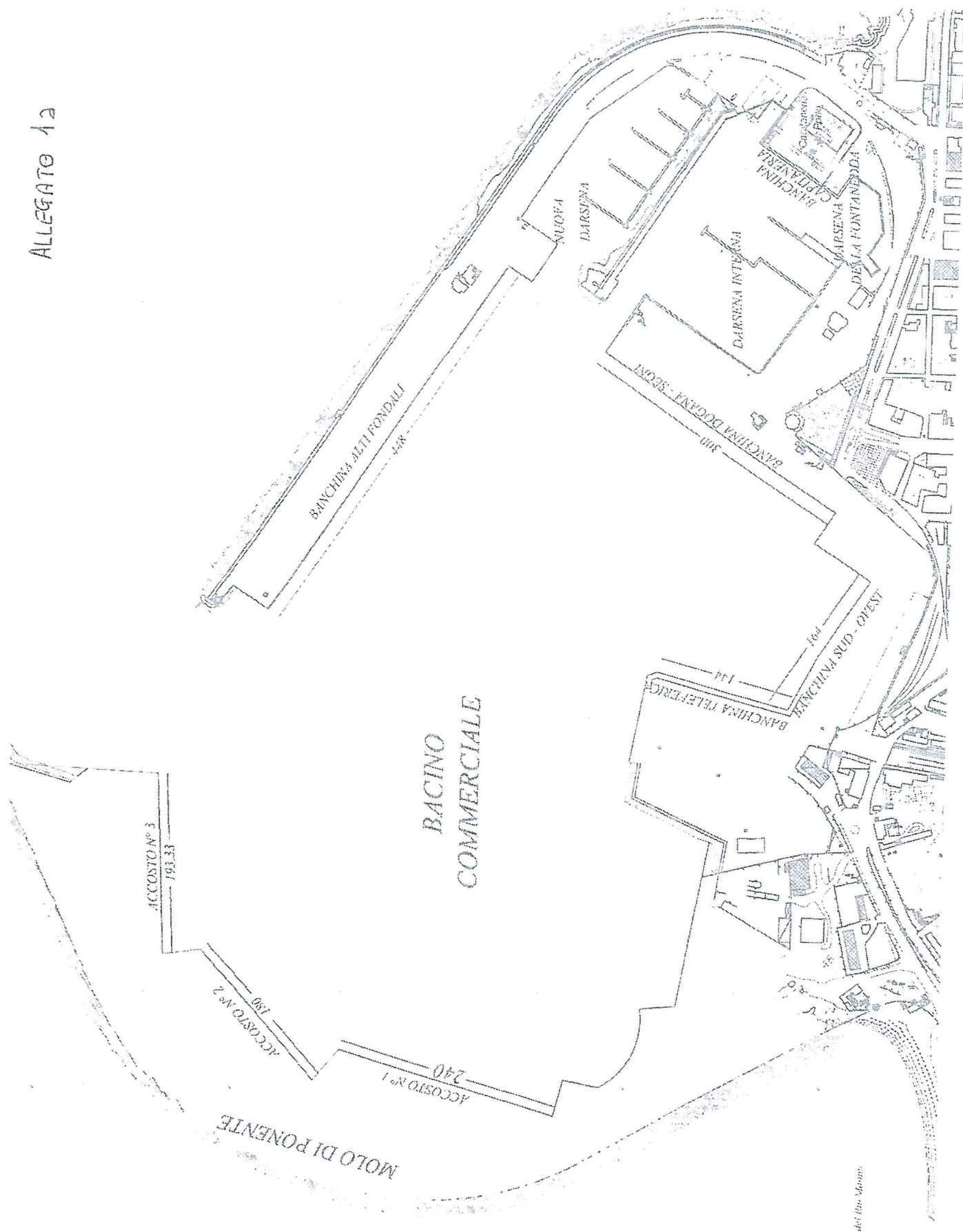
IL COMANDANTE
C.F. (CP) Paolo BIANCA


BACINO COMMERCIALE

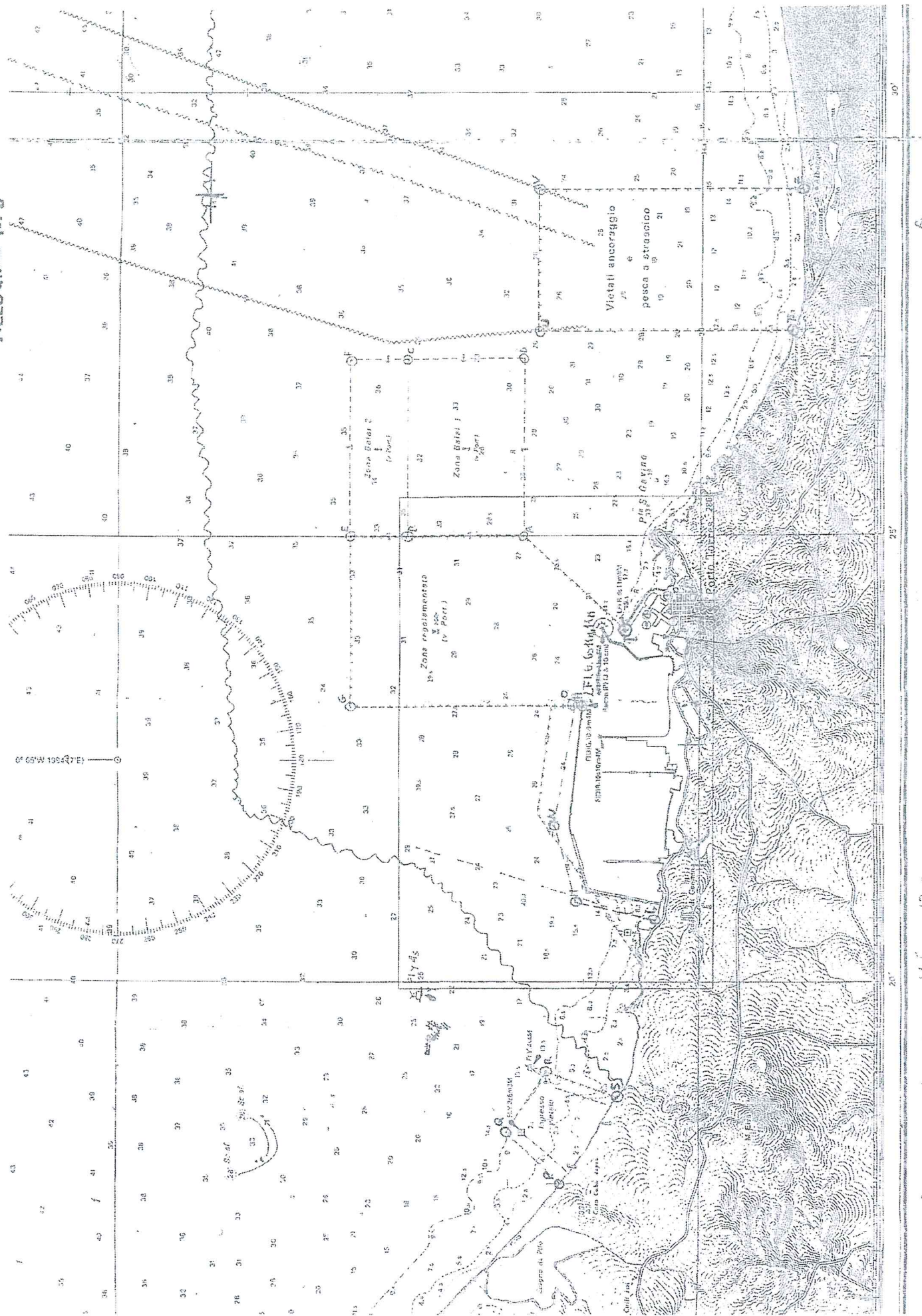
- ✓ **Banchina Alti Fondali** (banchina destinata prevalentemente a navi passeggeri e Ro/Ro pax)
- ✓ **Darsena Nuova** (banchina destinata a natanti da diporto e unità da traffico e trasporto passeggeri)
- ✓ **Banchina Capitaneria di Porto** (banchina riservata alle unità delle Amministrazioni dello Stato)
- ✓ **Darsena della Funtanredda** (dedicata esclusivamente alle unità della piccola pesca)
- ✓ **Darsena Interna** (banchine destinate esclusivamente a unità da diporto, pesca e servizi tecnico-nautici)
- ✓ **Banchina Segni-Dogana**
 - lato interno - banchina destinata alle unità da pesca;
 - testata - banchina destinata prevalentemente allo sbarco del pescato;
 - lato esterno - banchina destinata prevalentemente a navi passeggeri e Ro/Ro pax
- ✓ **Banchina di Sud-Ovest** (banchina destinata a imbarcazioni e navi da diporto, nonché alle unità da pesca in transito)
- ✓ **Banchina Teleferica** (banchina destinata prevalentemente a navi passeggeri e Ro/Ro pax)
- ✓ **Molo di Ponente** (banchina destinata esclusivamente a navi passeggeri e Ro/Ro pax)
 - Accosto n. 1
 - Accosto n. 2
 - Accosto n. 3

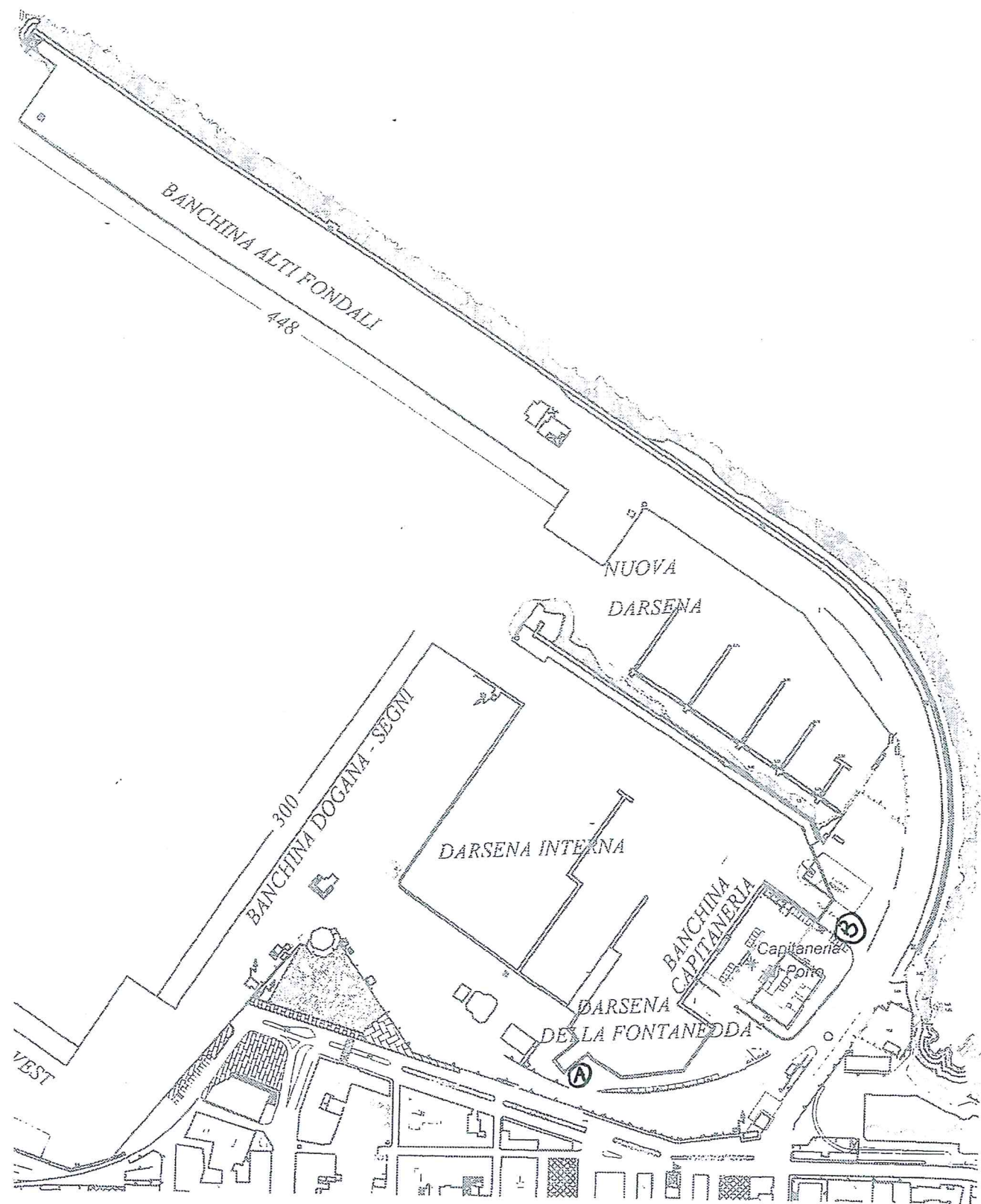
BACINO INDUSTRIALE

- ✓ Molo di levante
 - Banchina ASI 1
 - Banchina ASI 2
 - Banchina ASI 3
- ✓ Banchina di riva
- ✓ Darsena Servizi
- ✓ Pontile n. 1 - carichi liquidi
- ✓ Pontile n. 2 - carichi secchi (dismesso)
- ✓ Diga foranea – Terminal EP FIUME SANTO (banchina in concessione per sbarco carbone)



ALLEGATO N. 2







ALLEGATO 4 a

CAPITANERIA DI PORTO
PORTO TORRES
Via Mare 1
07046 - Porto Torres

Oggetto: Richiesta di nulla-osta all'uso a bordo di miscele ossiacetileniche, fiamma ossidrica, saldatura elettrica ad arco od operazioni di ossitaglio.

Il sottoscritto/a _____, in qualità di
Raccomandatario _____ Marittimo/Comandante/Legale Rappresentante della
_____, con sede a _____ in
Via/Piazza _____, numero di
telefono _____, in nome e per conto del Comandante della

TIPO NAVE	NOME NAVE	N. IMO	N. ISCRIZIONE	COMPARTIMENTO ISCRIZIONE	TSL

CHIEDE

Il nulla-osta all'esecuzione di operazioni a bordo della M/N citata in premessa con l'uso di miscele ossiacetileniche, fiamma ossidrica, saldatura elettrica ad arco od operazioni di ossitaglio (Ai sensi dell'art. 46 del D. Lgs 27/07/1999, n. 272 e dell'Ordinanza ____/2016 in data _____ della Capitaneria di porto di Porto Torres).

Si allegano alla presente:

- ☐ dichiarazione relativa alla natura e durata dei lavori e descrizione dei locali o ambienti nei quali viene usata la fiamma o altri simili mezzi;;
- ☐ denominazione dell'impresa che eseguirà i lavori;
- ☐ nominativo della persona esperta responsabile dei lavori;
- ☐ piano di lavoro;
- ☐ certificato di non pericolosità rilasciato dal Consulente chimico del porto;
- ☐ dichiarazione di efficienza dei mezzi antincendio di bordo;
- ☐ marca da bollo da 16,00 €
- ☐ _____

Porto Torres, _____

FIRMA

Informativa ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs. 30 giugno 2003, n. 196

La informiamo che i dati personali forniti dalla S.V. con la presente dichiarazione sostitutiva potranno formare oggetto di trattamento manuale o informatico, nel rispetto della normativa sopra richiamata, dei diritti, delle libertà fondamentali, nonché della dignità, riservatezza, identità personale, oltre che del diritto alla protezione dei dati personali. Il conferimento dei dati in parola ha carattere obbligatorio, per cui il rifiuto precluderebbe a questo Ufficio di instaurare il relativo procedimento amministrativo.

Il/la sottoscritto/a, meglio sopra generalizzato/a, in relazione all'informativa di cui sopra, esprime il proprio consenso, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 196/2003, al trattamento, alla comunicazione ed al trasferimento dei propri dati personali da parte di codesta Autorità Marittima, con le modalità e per le finalità precisate nell'informativa.

FIRMA



CAPITANERIA DI PORTO
PORTO TORRES
Via Mare 1
07046 - Porto Torres

Oggetto: **Richiesta di nulla-osta all'uso di miscele ossiacetileniche, fiamma ossidrica, saldatura elettrica ad arco od operazioni di ossitaglio.**

Il sottoscritto/a _____, in qualità di Legale
Rappresentante della _____,
con sede in _____ in Via/Piazza _____,
numero di telefono _____.

CHIEDE

Il nulla-osta all'esecuzione di operazioni presso _____
con l'uso di miscele ossiacetileniche, fiamma
ossidrica, saldatura elettrica ad arco od operazioni di ossitaglio (Ai sensi dell'art.
46 del D. Lgs 27/07/1999, n. 272 e/o della procedura semplificata ai sensi
dell'Ordinanza n. ____/16 in data _____ della Capitaneria di porto di Porto

Si allegano alla presente:

- ☐ dichiarazione relativa alla natura e durata dei lavori e descrizione dei locali o ambienti nei quali viene usata la fiamma o altri simili mezzi;
- ☐ denominazione dell'impresa che eseguirà i lavori;
- ☐ nominativo della persona esperta responsabile dei lavori;
- ☐ piano di lavoro;
- ☐ certificato di non pericolosità rilasciato dal Consulente chimico del porto;
- ☐ marca da bollo da 16,00 €
- ☐ _____

Porto Torres, _____

FIRMA

Informativa ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs. 30 giugno 2003, n. 196

La informiamo che i dati personali forniti dalla S.V. con la presente dichiarazione sostitutiva potranno formare oggetto di trattamento manuale o informatico, nel rispetto della normativa sopra richiamata, dei diritti, delle libertà fondamentali, nonché della dignità, riservatezza, identità personale, oltre che del diritto alla protezione dei dati personali. Il conferimento dei dati in parola ha carattere obbligatorio, per cui il rifiuto precluderebbe a questo Ufficio di instaurare il relativo procedimento amministrativo.

Il/la sottoscritto/a, meglio sopra generalizzato/a, in relazione all'informativa di cui sopra, esprime il proprio consenso, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 196/2003, al trattamento, alla comunicazione ed al trasferimento dei propri dati personali da parte di codesta Autorità Marittima, con le modalità e per le finalità precisate nell'informativa.

FIRMA

marca da bollo
€ 16,00

ALLEGATO N. 5

CAPITANERIA DI PORTO
PORTO TORRES
Via Mare 1
07046 - Porto Torres

Oggetto: Richiesta di autorizzazione all'esecuzione di operazioni subacquee nelle acque del Circondario marittimo di Porto Torres.

Il sottoscritto/a _____, in qualità di
Titolare/Legale rappresentante della _____,
con sede in _____ in Via/Piazza _____,
numero di telefono _____,
in nome e per conto di _____

NOME	INDIRIZZO

CHIEDE

L'autorizzazione all'esecuzione di operazioni subacquee nelle acque di _____, mediante l'impiego del personale di seguito indicato.

Si allegano alla presente:

- ☐ dettagliata dichiarazione relativa alla natura e durata dei lavori;
- ☐ nominativo della persona esperta responsabile dei lavori;
- ☐ dati identificativi e copia dei documenti di bordo dei mezzi nautici impiegati nelle operazioni (se necessario);
- ☐ copia del libretto di ricognizione di ogni operatore subacqueo impiegato nelle operazioni;
- ☐ marca da bollo da 16,00 €
- ☐ _____

Porto Torres, _____

IL RICHIEDENTE

Informativa ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs. 30 giugno 2003, n. 196

La informiamo che i dati personali forniti dalla S.V. con la presente dichiarazione sostitutiva potranno formare oggetto di trattamento manuale o informatico, nel rispetto della normativa sopra richiamata, dei diritti, delle libertà fondamentali, nonché della dignità, riservatezza, identità personale, oltre che del diritto alla protezione dei dati personali. Il conferimento dei dati in parola ha carattere obbligatorio, per cui il rifiuto precluderebbe a questo Ufficio di instaurare il relativo procedimento amministrativo.

Il/la sottoscritto/a, meglio sopra generalizzato/a, in relazione all'informativa di cui sopra, esprime il proprio consenso, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 196/2003, al trattamento, alla comunicazione ed al trasferimento dei propri dati personali da parte di codesta Autorità Marittima, con le modalità e per le finalità precisate nell'informativa.

FIRMA

Alla Capitaneria di Porto
Sezione Tecnica
07046 – PORTO TORRES

Oggetto: Richiesta autorizzazione per lavori subacquei con personale di bordo e/o straniero.

Il sottoscritto _____ Comandante della M/N _____, IMO n. _____,
ormeggiata presso la banchina _____ del porto di Porto Torres (oppure IN RADA)

CHIEDE

l'autorizzazione ad eseguire le seguenti attività, con l'impiego di sommozzatori:

1. **Descrizione dell'attività** (tipo di lavoro da eseguire, attrezzature/mezzi da impiegare, massima profondità di immersione):

2. **Sommozzatori da impiegare** (indicare generalità, estremi titolo abilitativo professionale):

- a) _____
- b) _____
- c) _____
- d) _____

A tal fine, nell'allegare copia del suddetto titolo abilitativo, sotto la propria responsabilità dichiara che:

- le operazioni subacquee saranno eseguite nel pieno rispetto della normativa vigente in materia di igiene e sicurezza del luogo di lavoro;
- tutti gli operatori impiegati sono coperti da idonea **polizza assicurativa** estesa anche ai danni a terzi;
- tutti gli operatori impiegati sono in possesso di un valido **certificato medico di idoneità fisica all'attività subacquea**;
- tutti gli operatori da impiegare sono in possesso di idoneo titolo abilitativo allo svolgimento dell'attività subacquea a carattere professionale;
- l'equipaggiamento individuale di ciascun operatore subacqueo è in perfette condizioni di manutenzione, provvisto della relativa certificazione di collaudo e idoneo al tipo di lavoro da eseguire;
- tutti gli operatori da impiegare sono competenti ed in grado di eseguire con successo le operazioni subacquee richieste;
- responsabile delle operazioni è il Sig. _____, in possesso di idoneo titolo abilitativo, il quale nel corso delle operazioni assicurerà il contatto via VHF con la Sala Operativa della Capitaneria di Porto (per le operazioni nel porto di Porto Torres);
- sul luogo di svolgimento delle immersioni sarà presente un mezzo idoneo a garantire un trasporto celere dell'operatore subacqueo, eventualmente infortunato, presso il più vicino centro medico all'uopo attrezzat;
- gli operatori subacquei saranno costantemente collegati, a mezzo di efficaci e collaudati sistemi di comunicazione, con gli operatori in superficie;
- ciascun operatore sarà debitamente informato circa il programma lavori, lo stato di avanzamento degli stessi ed il tipo di lavoro che egli deve svolgere in immersione.
- sull'unità appoggio verranno innalzati i segnali prescritti dal regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare;
- è a conoscenza degli obblighi e delle prescrizioni di cui al "Regolamento di sicurezza del porto e della rada di Porto Torres" approvato con ordinanza n. ____/2016 in data _____ della Capitaneria di porto di Porto Torres.

Allegati:

- ✓ Piano di sicurezza (quando previsto ex art. 38 D. Leg.vo 272/99)
- ✓ Marca da bollo Euro 16,00 (da apporre sull'autorizzazione)

Porto Torres, _____

Il richiedente