



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Capitaneria di porto di Gioia Tauro

ORDINANZA

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Gioia Tauro:

VISTO il “Regolamento di sicurezza del porto di Gioia Tauro”, approvato con ordinanza n°14/2019, in data 29.08.2019, come modificato e integrato con le ordinanze n°05/2020 del 12.06.2020 e n°16/2021 del 03.09.2021;

VISTE le proprie ordinanze n°35/2009 del 03.12.2009, n°06/2015 del 19.05.2015, n°06/2020 del 17.06.2020 e n°25/2022 del 04.10.2022;

VISTE le proprie note n°14455 del 25.08.2022 e n°19321 del 09.11.2022 recanti “*Porto di Gioia Tauro – Gru di banchina – Manovre di ingresso/uscita navi ULCS*”;

VISTA la propria nota n°7927 del 04.05.2023 con la quale nell'ambito dell'aggiornamento del vigente “*Regolamento di sicurezza del porto di Gioia Tauro*” è stata indetta una riunione con l'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, il Comando provinciale Vigili del fuoco di Reggio Calabria, l'A.S.P. n°5 di Reggio Calabria ed il Servizio Chimico di porto, al fine di ridiscutere alcuni aspetti afferenti alle procedure per il rilascio del nulla osta per lavori a bordo di navi con l'uso di fonti termiche, alla luce dello sviluppo dei traffici e delle mutate esigenze operative/manutentive dei Comandi di bordo emerse nel corso degli ultimi anni;

VISTI gli esiti della predetta riunione, formalizzati con verbale in data 11.05.2023, nel quale si è condivisa la formulazione dell'articolo 59 “*Tipologia di lavori con procedura semplificata*” dell'elaborando regolamento ove sono individuate le parti della nave e le sovrastrutture interessate da lavori con l'uso di fonti termiche da assoggettare a procedura standardizzata (semplificata) in linea con i criteri generali fissati dalla Circolare ministeriale DEM3/850 del 25.03.2002 recante “*Applicazione dell'articolo 46 del decreto legislativo 27 luglio 1999 n.272*”;

VISTO il D.M. 27 aprile 2017 recante “*Adempimenti di arrivo e partenza delle unità addette ai servizi locali, alla pesca professionale, alla acquacoltura, alla navigazione da diporto o di uso privato o in conto proprio, nonché delle unità adibite a servizi particolari*”;

VISTI i dispacci n°88673 del 04.07.2018 e n°120401 del 19.09.2018 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto recanti rispettivamente “*Ruolo del Comandante del porto e rilevanza delle valutazioni di sicurezza finalizzate alla*

regolamentazione degli accosti e dei servizi tecnico-nautici” e “Linee guida sulla sicurezza nella regolamentazione degli accosti e dei servizi tecnico-nautici”;

VISTO il dispaccio n°9124 del 23.01.2020 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto recante *“Attività subacquee professionali – Applicabilità norme UNI11366”;*

VISTA la Circolare titolo “Personale marittimo” – serie “Tabelle di armamento” n°003/20 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto;

VISTA l’ordinanza commissariale n°01/2006 del 09.02.2006 dell’allora Autorità portuale di Gioia Tauro, come modificata con ordinanza n°31/2011 del 23.09.2011, relativa all’individuazione della destinazione funzionale degli accosti del porto di Gioia Tauro;

VISTA l’ordinanza n°22/2016 del 19 dicembre 2016 dell’allora Autorità portuale di Gioia Tauro recante *“Deposito e sosta delle merci pericolose nell’ambito portuale di Gioia Tauro”;*

VISTA l’ordinanza n°09/2020 del 14.07.2020 dell’allora Autorità portuale di Gioia Tauro recante *“Regolamento per la disciplina delle attività industriali, commerciali e artigianali che si esercitano nell’ambito della giurisdizione territoriale di competenza dell’Autorità portuale di Gioia Tauro”;*

RAVVISATA l’opportunità, alla luce dello sviluppo dei traffici, delle mutate esigenze dell’utenza marittima e portuale nonché delle innovazioni nel tempo intervenute, di aggiornare il *“Regolamento di sicurezza del porto di Gioia Tauro”*, apportando mirate e specifiche modifiche ed integrazioni, in parte già attuate, in un quadro normativo organico che disciplini, ai fini della sicurezza della navigazione, le attività di competenza dell’Autorità marittima che si svolgono nel porto di Gioia Tauro ed in via analogica, per quanto compatibili, in quello di Taureana di Palmi e nel Circondario marittimo in generale;

VISTE le peculiari normative e disposizioni di settore, nonché in particolare gli articoli 17, 30, 62, 65, 68, 74, 80, 81, 179, 180, 181, 1174 e 1231 del Codice della navigazione e gli articoli 59, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 73, 76, 85, 86, 88 e 204 del relativo Regolamento di esecuzione, parte marittima;

ORDINA

Articolo 1

È approvato e reso esecutivo il *“Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del porto di Gioia Tauro”*, edizione 9/2023, allegato alla presente ordinanza di cui fa parte integrante.

Articolo 2

Il predetto regolamento entra in vigore il **01.09.2023**.

A decorrere dalla stessa data è abrogato il “Regolamento di sicurezza del porto di Gioia Tauro” ed.8/2019, approvato e reso esecutivo con propria ordinanza n°14/2019 del 29/08/2019 e modificato e integrato con le ordinanze n°05/2020 del 12.06.2020 e n°16/2021 del 03.09.2021.

È altresì abrogata ogni altra disposizione contraria o incompatibile con le norme contenute nel regolamento approvato con la presente ordinanza.

Articolo 3

Per quanto non espressamente previsto o richiamato nel regolamento di cui alla presente ordinanza, si rimanda alle specifiche disposizioni vigenti nel porto di Gioia Tauro ed alle altre normative internazionali, comunitarie e nazionali di settore applicabili, tra cui:

- Regolamento del servizio di rimorchio nel porto e nella rada di Gioia Tauro, approvato con decreto ministeriale in data 04.05.1999 e modificato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 02.08.2023;
- Regolamento locale del servizio di pilotaggio per i porti di Messina, Reggio Calabria, Gioia Tauro e per lo Stretto di Messina, approvato con decreto ministeriale 24.04.2018, come modificato con i decreti 26.10.2022 e 15.02.2023;
- Regolamento per il servizio di ormeggio e battellaggio nei porti e nelle rade di Reggio Calabria e Gioia Tauro, approvato con Ordinanza n°21/2018 del 27.12.2018 della Capitaneria di porto di Gioia Tauro;
- Ordinanza n°9/2017 del 12.07.2017 della Capitaneria di porto di Gioia Tauro che disciplina la *maritime security* nel porto di Gioia Tauro, come modificata con ordinanza n°24/2021 del 09.11.2021.

Articolo 4

Fermi restando i poteri conferiti al Comandante del porto dagli articoli 1249, 1252 e 1255 del Codice della navigazione, salvo che il fatto non costituisca diverso e più grave reato e fatte salve eventuali responsabilità civili derivanti dall'illecito comportamento, i contravventori alle norme contenute nell'allegato regolamento saranno puniti ai sensi degli artt. 1164, 1174, 1195 e 1231 del Codice della navigazione, e/o delle specifiche norme di settore in relazione alla fattispecie violata.

Articolo 5

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza la cui pubblicità viene assicurata mediante l'affissione all'albo di questa Capitaneria di porto e l'inclusione alla pagina “ordinanze” del sito istituzionale: www.guardiacostiera.gov.it/gioia-tauro.

Gioia Tauro,

IL COMANDANTE
C.F. (CP) Vincenzo ZAGAROLA

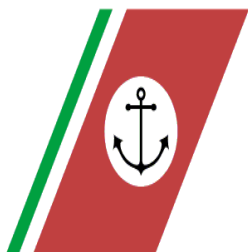
Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del
D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 e del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82

Firmato Digitalmente da/Signed by:

VINCENZO ZAGAROLA

In Data/On Date:

martedì 29 agosto 2023 10:09:07



CAPITANERIA DI PORTO GIOIA TAURO

REGOLAMENTO DI SICUREZZA E DEI SERVIZI MARITTIMI DEL PORTO DI GIOIA TAURO



EDIZIONE 09/2023

INDICE

TITOLO I DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1 Generalità	pag. 6
Art. 2 Finalità	pag. 6
Art. 3 Campo di applicazione	pag. 6
Art. 4 Esclusioni	pag. 7
Art. 5 Entrata in vigore	pag. 7

TITOLO II DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE, DELLA SOSTA E DEGLI APPRODI DELLE NAVI NEL PORTO

Art. 6 Definizioni	pag. 8
Art. 7 Individuazione degli accosti	pag. 8
Art. 8 Disposizioni generali	pag. 9
Art. 9 Disposizioni di sicurezza per l'ingresso l'uscita e la navigazione in porto	pag. 10
Art. 10 Disposizioni relative all'arrivo di navi	pag. 11
Art. 11 Disposizioni relative alla partenza delle navi	pag. 12
Art. 12 Disposizioni relative al cambio accosto delle navi	pag. 12
Art. 13 Programmazione accosti, partenze e cambio accosto delle navi	pag. 13
Art. 14 Precedenze negli accosti, priorità nei movimenti e permanenza negli approdi	pag. 13
Art. 15 Navi in attesa	pag. 14
Art. 16 Approdi, dimensioni e manovre delle navi	pag. 14
Art. 17 Obblighi dei terminalisti	pag. 15
Art. 18 Obblighi di piloti ed ormeggiatori	pag. 17
Art. 19 Disposizioni di sicurezza durante la sosta delle navi in porto	pag. 18
Art. 20 Navi in disarmo	pag. 20
Art. 21 Unità mercantile in sosta presso le banchine commerciali	pag. 21
Art. 22 Fermo macchina delle navi in sosta	pag. 23
Art. 23 Navigazione delle unità dirette o provenienti dalla darsena servizi	pag. 23
Art. 24 Sosta delle unità nella darsena servizi	pag. 24
Art. 25 Disarmo delle unità ormeggiate nella darsena servizi	pag. 24
Art. 26 Eccezioni	pag. 25

TITOLO III PROCEDURE PER L'IMBARCO E TRASPORTO, SBARCO, TRANSITO E MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI PERICOLOSE IN COLLI

Art. 27 Generalità	pag. 26
Art. 28 Diffusione di informazioni	pag. 27
Art. 29 Prescrizioni per la sosta della nave in porto durante le operazioni di imbarco, sbarco o con merci pericolose in transito	pag. 27
Art. 30 Eventi di rilievo e incidenti su contenitori di merce pericolosa	pag. 27
Art. 31 Procedure per il transito delle merci pericolose	pag. 28
Art. 32 Procedure per ottenere l'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo o il nulla osta allo sbarco di merci pericolose	pag. 28
Art. 33 Transhipment: procedure per le operazioni di sbarco e reimbarco – nulla osta allo sbarco ed autorizzazione all'imbarco	pag. 29
Art. 34 Formazione del personale	pag. 29

Art. 35 Norme particolari in materia di trasporto di rifiuti	pag.	30
Art. 36 Deroghe nell'applicazione delle norme del presente regolamento	pag.	30

TITOLO IV

PROCEDURE DI IMBARCO E DI SBARCO DI MERCI SOLIDE ALLA RINFUSA

Art. 37 Autorizzazione all'imbarco e nulla osta allo sbarco	pag.	31
Art. 38 Prescrizioni di carattere generale	pag.	31
Art. 39 Certificazioni	pag.	31

TITOLO V

PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO IN AMBITO PORTUALE

Art. 40 Campo di applicazione	pag.	33
Art. 41 Divieti – Obblighi – Prescrizioni	pag.	33

TITOLO VI

OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO

CAPO I

ATTIVITA' DI BUNKERAGGIO

Art. 42 Campo di applicazione	pag.	35
Art. 43 Definizioni	pag.	35
Art. 44 Ditte – Società autorizzate all'esercizio del servizio di bunkeraggio	pag.	35
Art. 45 Prescrizioni generali	pag.	36
Art. 46 Caratteristiche delle manichette	pag.	36

CAPO II

BUNKERAGGIO A MEZZO DISTRIBUTORI FISSI

Art. 47 Bunkeraggio delle unità navali a mezzo distributori fissi in banchina	pag.	37
Art. 48 Rifornimento dei distributori fissi in banchina	pag.	39

CAPO III

BUNKERAGGIO A MEZZO AUTOBOTTE

Art. 49 Generalità	pag.	39
Art. 50 Vigilanza a terra	pag.	40
Art. 51 Deroghe	pag.	40
Art. 52 Obblighi del conducente dell'autobotte	pag.	41
Art. 53 Obblighi dei Comandanti delle navi	pag.	42
Art. 54 Rapporti con i terminalisti	pag.	43

TITOLO VII

LAVORI CON FIAMMA

Art. 55 Campo di applicazione	pag.	44
Art. 56 Definizioni	pag.	44

Art. 57 Lavori a bordo con uso di fonti termiche	pag.	45
Art. 58 Rilascio del nulla osta	pag.	46
Art. 59 Tipologia di lavori con procedura semplificata	pag.	46
Art. 60 Prescrizioni a carico del datore di lavoro	pag.	48
Art. 61 Precauzioni durante le lavorazioni a caldo	pag.	49
Art. 62 Rapporti con i terminalisti	pag.	50
Art. 63 Norme relative allo svolgimento di altre operazioni che comportano l'adozione di misure di sicurezza particolari	pag.	50
Art. 64 Disposizioni transitorie	pag.	50

TITOLO VIII LAVORI SUBACQUEI

Art. 65 Immersioni in ambito portuale	pag.	51
Art. 66 Immersioni nelle acque marittime	pag.	51
Art. 67 Altri obblighi	pag.	52

TITOLO IX RIPRESE CINEMATOGRAFICHE E FOTOGRAFICHE

Art. 68 Autorizzazioni	pag.	54
Art. 69 Comunicazioni	pag.	54
Art. 70 Prescrizioni generali	pag.	54

ALLEGATI

1	Planimetria banchine del porto
2	Modello istanza disarmo nave
3	Registro controlli
4	Comunicazione sosta non operativa
5	Scheda di caricazione/scaricazione/transito di carichi solidi alla rinfusa
6	Scheda informazione del carico
7	Piano di scaricazione
8	Check-list di sicurezza terra-nave
9	Check-list conducente autobotte
10	Check-list comandante nave da rifornire
11	Richiesta lavori con fiamma da parte del comandante nave
12	Richiesta lavori con fiamma da parte della ditta
13	Comunicazione immersione in ambito portuale
14	Comunicazione immersione in ambito portuale personale straniero
15	Istanza riprese fotografiche
16	Comunicazione riprese da parte dei concessionari

ELENCO DELLE VARIANTI

[illegible]

TITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Generalità

1. Il presente provvedimento è emanato nell'esercizio delle funzioni di polizia e di sicurezza previste dal Codice della Navigazione e dal relativo Regolamento di esecuzione – parte marittima – nonché dalle altre leggi speciali attinenti a materie di competenza della Capitaneria di porto di Gioia Tauro.
2. Per quanto concerne le attività non espressamente disciplinate nel regolamento, si rimanda alle specifiche disposizioni emanate dal Capo del Compartimento/Circondario marittimo di Gioia Tauro e dall'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio (d'ora in avanti Adsp) nell'ambito delle rispettive competenze.
3. Le norme del presente regolamento integrano a livello locale quelle previste dalla legislazione nazionale, comunitaria ed internazionale applicabili in materia.

Articolo 2

Finalità

1. Il presente regolamento ha lo scopo di riassumere in un quadro organico le norme e le disposizioni che disciplinano le seguenti attività che si svolgono all'interno del porto di Gioia Tauro:
 - navigazione, sosta e approdo delle navi;
 - imbarco/sbarco, transito e movimentazione delle merci pericolose in colli;
 - imbarco/sbarco di carichi solidi alla rinfusa;
 - operazioni di bunkeraggio;
 - lavori con fiamma (estese anche al porto di Taureana di Palmi);
 - lavori subacquei (estese anche al porto di Taureana di Palmi ed acque del Circondario marittimo);
 - riprese cinematografiche e fotografiche (estese anche al porto di Taureana di Palmi).
2. La Capitaneria di porto di Gioia Tauro deve intendersi manlevata da qualsiasi responsabilità civile e/o penale per eventuali danni che dovessero derivare a persone e/o cose in dipendenza delle attività ricomprese nel presente provvedimento anche qualora il danno non derivi dall'inosservanza delle prescrizioni impartite.

Articolo 3

Campo di applicazione

Le norme del presente regolamento si applicano a tutte le navi che navigano e stazionano nell'ambito del porto di Gioia Tauro come individuato nel successivo articolo 6, nonché – per quanto applicabile – al porto di Taureana di Palmi.

Articolo 4

Esclusioni

Il presente regolamento non si applica alle Unità navali delle Forze Armate, delle Forze di Polizia e dei Vigili del Fuoco, che sono comunque tenute a garantire un equivalente livello di sicurezza, anche in materia di prevenzione antincendio ed antinquinamento.

Articolo 5

Entrata in vigore

Il presente Regolamento entra in vigore il giorno 01.09.2023, ed abroga ogni disposizione contraria precedentemente emanata.

TITOLO II

DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE, DELLA SOSTA E DEGLI APPRODI DELLE NAVI NEL PORTO DI GIOIA TAURO

Articolo 6

Definizioni

Ai fini dell'applicazione del presente regolamento si definiscono:

- **porto**: lo specchio acqueo costituito dal bacino di espansione sud, dal canale portuale, dal bacino di evoluzione nord e dalla darsena servizi "Marinai d'Italia", così come individuati nella planimetria in **allegato 1** al presente regolamento;
- **zona di attesa ingresso porto**: la zona di mare a nord della congiungente il fanale rosso di ingresso al porto al punto avente le coordinate Lat 38°35'06" N Long. 015°42'51" E, rilevamento 135° del fanale rosso;
- **punto di imbarco pilota**: il punto di coordinate Lat.38°27'06"N – Long.015°51'E, come individuato nell'articolo 8 del regolamento locale per il pilotaggio nel porto di Gioia Tauro approvato con decreto ministeriale del 24.04.2018;
- **canale di atterraggio al porto**: la zona di mare delimitata dalle congiungenti i seguenti punti, così come individuata nella planimetria allegata al presente regolamento (**allegato 1**):
 - A: Lat. 38°26'42"N Long. 015°53'30"E (fanale rosso di ingresso al porto);
 - B: Lat. 38°26'30"N Long. 015°53'24"E (fanale verde di ingresso al porto);
 - C: Lat. 38°28'04"N Long. 015°51'48"E;
 - D: Lat. 38°26'30"N Long. 015°50'56"E.

Articolo 7

Individuazione accosti

Fatte salve le determinazioni della competente Autorità di sistema portuale in merito alla destinazione d'uso delle banchine e punti di ormeggio, ai fini del presente regolamento, sono individuati i seguenti punti di accosto (**allegato 1**):

1. banchina alti fondali: dalla bitta 122 alla bitta 139;
2. banchina levante I° tratto: dalla bitta 72 ter alla bitta 122;
3. banchina levante II° tratto: dalla bitta 27 alla bitta 72 bis;
4. banchina di levante III° tratto: dalla bitta 0 alla bitta 27;
5. scivolo ro/ro nord;
6. banchina nord I° tratto;
7. banchina nord nuovo tratto;
8. I° scivolo ro-ro di ponente;
9. II° scivolo ro-ro di ponente;
10. banchina ponente I° tratto;
11. banchina ponente II° tratto;
12. accosto Marnavi;
13. darsena servizi "Marinai d'Italia".

Articolo 8

Disposizioni generali

1. L'entrata, l'uscita e qualsiasi altro movimento di unità navale all'interno del porto di Gioia Tauro devono essere preventivamente autorizzati dall'Autorità marittima, ad esclusione di quelli che riguardano le unità da pesca e da diporto esclusivamente se dirette o provenienti dalla darsena servizi "Marinai d'Italia". Fermo restando gli specifici adempimenti di arrivo e partenza, ai fini della sicurezza della navigazione, i Conduttori-Comandanti delle unità da traffico locale, da pesca non stanziali, e diporto di lunghezza superiore a 10 metri qualora non stanziali, che necessitano di entrare nel porto di Gioia Tauro per lo svolgimento di attività, brevi soste o per effettuare attività di bunkeraggio, sono tenute ad informare via radio sul canale 9 VHF/FM (o via telefono per quelle non dotate di apparato ricetrasmittente al n°0966562973) la sala operativa della Capitaneria di porto di Gioia Tauro. Sono fatte salve le disposizioni impartite per le unità da pesca con Ordinanza n°06/2015 del 19.05.2015 della Capitaneria di porto di Gioia Tauro a cui si rimanda.
2. Non è consentito navigare all'interno del canale portuale del porto di Gioia Tauro senza autorizzazione dell'Autorità marittima che assegnerà l'eventuale accosto tenuto conto delle caratteristiche tecnico-nautiche delle navi e della presenza delle altre unità all'ormeggio. A tal fine si riunisce giornalmente, anche in modalità telematica, la "Commissione accosti", composta da personale della Sezione Tecnica e dai rappresentanti dei Servizi tecnico-nautici (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori), che valuta preventivamente dal punto di vista tecnico-nautico le procedure di massima per l'esecuzione delle manovre di accosto/partenza al fine di garantire adeguati standard di sicurezza, tenuto conto dell'assetto operativo delle banchine e delle previste condizioni meteo-marine. Le valutazioni della commissione accosti possono subire variazioni, su proposta concorde del Comandante della nave e del pilota di turno, sentita per le vie brevi l'Autorità marittima, nell'immediatezza dello svolgimento delle manovre stesse, in ragione delle reali condizioni tecnico-nautiche e meteorologiche presenti.
3. In presenza di avverse condizioni meteo, pericoli e situazioni di emergenza di qualsivoglia natura i Comandanti delle navi devono adottare ogni possibile azione necessaria e indispensabile per la sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare, informando tempestivamente l'Autorità marittima.
4. I Comandanti delle navi, gli addetti ai servizi tecnico nautici (piloti, ormeggiatori e rimorchiatori), i lavoratori delle imprese portuali, i terminalisti concessionari di banchina ed ogni altra persona che svolge la propria attività in porto deve segnalare senza ritardo alla Capitaneria di porto di Gioia Tauro ogni evento di rilievo, al suo verificarsi, che possa pregiudicare la sicurezza della vita umana in mare, della navigazione, delle manovre di ormeggio e/o disormeggio, delle navi e delle strutture portuali, dell'ambiente e, comunque, ogni situazione che possa compromettere il regolare svolgimento delle attività portuali, ivi compresi infortuni e/o incidenti con mezzi meccanici e/o veicoli in genere. In tali ultime

circostanze, analoga comunicazione dovrà essere immediatamente effettuata nei confronti dell'Adsp per gli aspetti di propria competenza.

5. Durante l'esecuzione delle manovre di ormeggio e disormeggio delle navi è vietato il transito e la permanenza di persone, la sosta di mezzi ed il deposito di materiali entro la fascia di ventiquattro metri dal ciglio della banchina interessata dalle manovre ovvero dalle bitte utilizzate per le predette operazioni, fatta esclusione per gli ormeggiatori di servizio.
6. Durante la permanenza delle navi all'ormeggio è vietata la sosta di persone e mezzi entro il raggio di dieci metri dalle bitte ove sono incappellati i cavi fatta eccezione – qualora necessario - per i lavoratori portuali di turno, i fornitori navali, gli ormeggiatori e le gru.
7. Sono vietati il deposito e la sosta di qualsiasi materiale o veicolo:
 - lungo i binari di scorrimento delle gru;
 - nelle aree sottostanti o adiacenti le gru qualora impediscano il pronto e regolare spostamento delle stesse;
 - entro il raggio di dieci metri dalle bitte.

Articolo 9

Disposizioni di sicurezza per l'ingresso, l'uscita e la navigazione in porto

1. Le navi in entrata e uscita dal porto devono obbligatoriamente navigare all'interno del canale di atterraggio al porto di cui al precedente articolo 6.
All'interno del porto e del canale di atterraggio al porto è vietato:
 - effettuare qualsiasi tipo di pesca compresa quella subacquea, nonché il lavaggio delle reti ovvero di altri attrezzi da pesca;
 - effettuare qualsiasi tipo di immersione ad esclusione di quelle condotte nel rispetto delle prescrizioni di cui al Titolo VIII;
 - la balneazione;
 - sostare con qualsiasi unità navale se non ormeggiata alla rispettiva banchina;
 - la navigazione a vela;
 - l'uso di segnali sonori e luminosi al di fuori dei casi di emergenza ovvero di quelli previsti dal Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (Colreg72);
 - qualsiasi altra attività che possa comunque intralciare le manovre di ingresso ed uscita delle navi e la navigazione in genere.
2. La navigazione nel canale portuale e nel bacino di evoluzione nord è consentita esclusivamente:
 - alle navi dirette o provenienti alle/dalle banchine di cui al precedente articolo 7 dal punto n°1 al punto n°11;
 - ai mezzi nautici della Corporazione dei piloti e del Gruppo ormeggiatori e barcaioli;
 - ai rimorchiatori;
 - alle unità Militari, delle Forze di Polizia, dei Vigili del Fuoco e di soccorso;
 - alle navi impiegate per l'esecuzione di lavori in porto autorizzate dall'Autorità marittima.
3. La navigazione nel bacino di espansione sud è consentita esclusivamente:

- alle navi di cui al comma precedente;
- alle navi dirette all'accosto Marnavi (Art.7 punto 12);
- alle unità dirette o provenienti dalla darsena servizi "Marinai d'Italia" (Art.7 punto 13).

4. Durante la navigazione in porto il Comandante della nave deve:

- a) in caso di operazioni di rimorchio manovra, per il passaggio del cavo, utilizzare un heaving-line per la connessione di lunghezza non inferiore a 40 metri, con un sacchetto terminale di peso pari ad almeno 300 grammi in fibra sintetica o naturale di adeguata sezione; il cavo deve essere per quanto possibile filato fuoribordo e non lanciato;
- b) navigare con velocità non superiore a 6 (sei) nodi ovvero, tenuto conto delle condizioni meteomarine presenti e delle caratteristiche strutturali, di propulsione e di manovra della nave, con velocità minima indispensabile a garantire la sicurezza della manovra, evitando la creazione di moto ondoso che possa causare danni alle strutture portuali ed alle altre navi ormeggiate;
- c) qualora per cause di forza maggiore durante il transito in canale non è possibile mantenere il limite di velocità di cui alla precedente lettera b), il Comando di bordo, anche per il tramite del pilota, deve informare tempestivamente via radio sul canale VHF/FM 9 le navi interessate dal transito ed il terminalista i quali, ognuno per quanto di competenza, sono tenuti ad adottare le opportune azioni affinché, in conseguenza dell'eventuale moto ondoso creato e oscillazione della nave all'ormeggio, non sorgano pericoli per l'equipaggio o per gli addetti alle operazioni portuali in corso a bordo; con le stesse modalità il Comando di bordo della nave in transito informa anche la sala operativa della Capitaneria di porto di Gioia Tauro;
- d) tenere pronte le ancore per dare fondo all'occorrenza;
- e) segnalare con i dispositivi acustici regolamentari la propria presenza in caso di nebbia;
- f) mantenere l'ascolto radio continuo sui canali 16 e 09 VHF.

5. Le unità dirette o provenienti dalla darsena servizi "Marinai d'Italia" devono navigare con rotta diretta da o verso l'imboccatura del porto (congiungente fanale rosso e verde) senza evoluzioni se non quelle necessarie per evitare ostacoli o pericoli. Sono fatte salve le disposizioni impartite per le unità da pesca con Ordinanza n°06/2015 del 19.05.2015 della Capitaneria di porto di Gioia Tauro a cui si rimanda.

Articolo 10

Disposizioni relative all'arrivo di navi

1. Il Comandante della nave, ricompresa nel campo di applicazione dell'Ordinanza n°25 del 04.10.2022 e successive modifiche ed integrazioni della Capitaneria di porto di Gioia Tauro (Port Management Information System), l'armatore o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata, deve presentare attraverso il sistema PMIS2 all'Autorità marittima, almeno 24 ore prima del previsto arrivo, ovvero quando noto il porto o l'approdo, ovvero prima della partenza dal porto di provenienza, qualora il viaggio sia di durata inferiore

alle 24 ore, la **domanda di accosto**. Le unità non obbligate all'uso del PMIS2 adempiono alla presente formalità come previsto dall'articolo 13 (Pratiche escluse) della predetta ordinanza.

2. Nel caso di blocco del sistema PMIS2 si rimanda alla disciplina di dettaglio di cui all'Ordinanza n°25/2022 del 04.10.2022 della Capitaneria di porto di Gioia Tauro.
3. Qualora la nave intenda ormeggiare ad una banchina non in concessione la domanda d'accosto deve essere integrata dall'autorizzazione all'accosto pubblico rilasciata dall'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio.
4. Sono fatti salvi gli adempimenti di arrivo delle unità addette ai servizi locali previsti dall'articolo 3 del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27 aprile 2017 e successive modifiche ed integrazioni.

Articolo 11

Disposizioni relative alla partenza delle navi

1. Il Comandante della nave ricompresa nel campo di applicazione dell'Ordinanza n°25 del 04.10.2022 e successive modifiche ed integrazioni della Capitaneria di porto di Gioia Tauro (Port Management Information System), l'armatore o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata deve presentare, attraverso il sistema PMIS2 all'Autorità Marittima, l'eventuale variazione dati sosta di partenza della nave rispetto a quanto precedentemente comunicato. Nessuna comunicazione aggiuntiva deve essere effettuata per cambi orari di partenza inferiori alle due ore.
2. Nel caso di blocco del sistema PMIS2 si rimanda alle procedure di cui all'ordinanza n°25/2022 del 04.10.2022 della Capitaneria di porto di Gioia Tauro. Le unità non obbligate all'uso del PMIS2 adempiono alla presente formalità come previsto dall'articolo 13 (Pratiche escluse) della predetta ordinanza.
3. Qualora una volta rilasciate le spedizioni si verifichi una variazione nella composizione dell'equipaggio, nella destinazione della nave ovvero qualsiasi evento che possa inficiare la sicurezza dell'equipaggio, della nave e del carico, il Comandante e/o il raccomandatario marittimo devono informare immediatamente, e comunque prima di iniziare la manovra di disormeggio, l'Autorità Marittima a mezzo telefono e e-mail (**cpgioiatauro@mit.gov.it**).
4. Sono fatti salvi gli adempimenti di partenza delle unità addette ai servizi locali previsti dall'articolo 3 del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27 aprile 2017 e successive modifiche ed integrazioni.

Articolo 12

Disposizioni relative al cambio accosto delle navi

1. In caso di cambio accosto, il Comandante della nave, l'armatore o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata deve presentare attraverso il sistema PMIS2 alla locale Autorità marittima una domanda di movimento.

2. Nel caso di blocco del sistema PMIS2, si rimanda alle procedure di cui all'ordinanza n°25/2002 del 04.10.2022 della Capitaneria di porto di Gioia Tauro. Le unità non obbligate all'uso del PMIS2 adempiono alla presente formalità come previsto dall'articolo 13 (Pratiche escluse) della predetta ordinanza.

Articolo 13

Programmazione accosti, partenze e cambio accosti delle navi

1. La programmazione degli accosti, delle partenze e dei cambi accosto delle navi sarà determinata dalla Capitaneria di porto di Gioia Tauro tenuto conto delle domande di accosto (art. 9) e delle variazioni dati sosta di arrivo, delle variazioni dati sosta di partenza (art. 10), delle domande di movimento (art. 11) e, del programma operativo (art. 16), pervenuti entro le ore 12:00 nei giorni feriali, e le ore 11:00 il sabato e nei giorni festivi.
2. A tal fine, acquisite le informazioni di cui al comma precedente, alle ore 13:00 sarà redatta la programmazione degli ormeggi, movimenti e partenze valida dalle ore 00:00 alle ore 24:00 del giorno successivo.
3. Le domande di accosto (art.10) e le variazioni dati sosta di arrivo, le variazioni dati sosta di partenza (art. 11), le domande di movimento (art. 12) e il programma operativo (art. 16) presentati dopo le ore 12:00 nei giorni feriali, e dopo le ore 11:00 il sabato e nei giorni festivi, potranno essere inserite nella programmazione già redatta compatibilmente con le altre esigenze del traffico e comunque dopo le ore 08:00 del giorno successivo (ore 09:00 il sabato o giorni festivi).
4. Una volta redatta la programmazione degli accosti viene trasmessa a piloti, ormeggiatori, rimorchiatori, agenzie marittime, terminalisti, Ufficio di Polizia di Frontiera, Dogana, Guardia di Finanza ed Autorità di sistema Portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio ed all'utenza portuale che ne richiede l'invio in quanto titolare di un interesse legittimo.

Articolo 14

Precedenza negli accosti, priorità nei movimenti e permanenza negli approdi

1. In presenza di più richieste ed a parità di orario programmato di arrivo la sequenza degli accosti sarà predisposta sulla base delle esigenze commerciali delle banchine stabilite dall'Autorità di sistema portuale, per quelle pubbliche, ovvero dai terminalisti concessionari, con il programma operativo di cui al successivo articolo 17, per quelle assentite in concessione ai sensi dell'articolo 18 della Legge 84/94.
2. A parità di condizioni operative e di orario programmato di arrivo della nave, come riportato nel programma accosti di cui al precedente articolo 13, la precedenza all'accosto viene data, ai sensi dell'art.62 del Regolamento di esecuzione al Codice della navigazione, secondo l'ordine di arrivo nella zona di attesa di ingresso in porto di cui al precedente articolo 6.
3. La nave che ha ultimato le operazioni commerciali deve lasciare l'ormeggio libero qualora richiesto da altra nave che deve operare; in caso di inadempienza la prima nave è tenuta al risarcimento dei danni eventualmente causati.

4. Nel caso in cui una nave in entrata ed una in uscita comunichino di essere pronte a muovere alla medesima ora, la nave in uscita ha la precedenza su quella in entrata.
5. La nave programmata ai sensi del precedente articolo 13 che arriva ad una distanza di due miglia nautiche dal punto di imbarco pilota di cui al precedente articolo 6 e ha l'ormeggio libero acquisisce di diritto la precedenza all'accosto sulle altre navi che la precedono in programma e che hanno l'ormeggio occupato (nave non libera dagli ormeggi). Ai fini del presente articolo per inizio della manovra (di ingresso e uscita) si intende il momento in cui il pilota ha comunicato al Comandante della nave di essere alla via e ha chiamato i servizi di rimorchio e/o ormeggio.
6. Fermo restando le prioritarie esigenze di sicurezza della navigazione, eventuali deroghe, al fine di ottimizzare l'impiego commerciale delle banchine in concessione, possono essere richieste direttamente dai terminalisti alla Capitaneria di porto di Gioia Tauro che ne valuterà la fattibilità.
7. L'Autorità marittima si riserva di disporre una sequenza diversa rispetto a quanto riportato nel programma accosti di cui al precedente articolo 13 in presenza di condizioni meteo non favorevoli o altri fattori allo scopo di agevolare, ai fini della sicurezza della navigazione, le manovre di ingresso e uscita delle navi.

Articolo 15

Navi in attesa

1. Le navi in attesa di entrare nel porto di Gioia Tauro e quelle che una volta lasciato quest'ultimo siano in attesa di ordini possono sostare nella **zona di attesa ingresso porto**, mantenendosi ad una distanza dalla costa non inferiore ad un miglio e mezzo.
2. I Comandanti delle navi di cui al comma precedente, devono:
 - mantenere l'ascolto radio continuo sui canali 16 e 9 VHF;
 - comunicare la loro posizione alla sala operativa della Capitaneria di porto di Gioia Tauro ed ai piloti;
 - non intralciare in alcun modo il canale di atterraggio al porto.

Articolo 16

Approdi, dimensioni e manovre delle navi

1. L'ormeggio ed il disormeggio alle/dalle banchine di accosto di cui al precedente articolo 7, sono consentiti alle navi il cui pescaggio sia compatibile con il piano dei fondali redatto e periodicamente aggiornato dall'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio e la cui lunghezza sia compatibile con le dimensioni della banchina/accosto.
2. Le manovre delle navi di lunghezza superiore a 290 metri, se sprovviste di thrusters (bow e stern), o 300 metri, anche se provviste di thrusters (bow e stern), o di larghezza uguale o superiore a 40 metri devono essere effettuate con l'impiego di due piloti.
3. Le navi di lunghezza superiore a 265 metri per poter evolvere nel bacino nord

devono impiegare due piloti e rimorchiatori.

4. La distanza minima tra due navi ormeggiate allo stesso tratto di banchina deve essere pari ad almeno una bitta e mezza (36 metri).
5. Per le navi di larghezza fino a 32,50 metri la distanza può essere ridotta a una bitta (24 metri) a condizione che lo spazio libero tra una nave e l'altra sia esattamente compreso tra due bitte.
6. Fermi restando gli obblighi dei terminalisti di cui al successivo articolo 17, in occasione di ogni manovra di ingresso/uscita delle navi superiori a 380 mt. Lft., tutti i bracci delle gru posizionate in corrispondenza del transito o dell'ormeggio delle predette unità dovranno trovarsi in posizione alzata.
7. L'obbligo di cui al precedente comma 6 può essere derogato nei seguenti casi:
 - quando le manovre vengono effettuate con l'ausilio di 4 (quattro) rimorchiatori ad eccezione delle gru con sbraccio maggiore di 68 (sessantotto) metri che dovranno comunque essere mantenute con i bracci in posizione alzata;
 - in caso di gru con un'estensione del braccio tale da ricadere interamente all'interno dello spazio occupato dalla nave da sorpassare su cui stanno operando.
8. Le determinazioni del presente articolo derivano dalle valutazioni condotte in seno ad un Comitato tecnico operativo (C.T.O.) cui partecipano i responsabili dei servizi tecnico-nautici e, in relazione alle materie trattate, i rappresentanti dell'Autorità di sistema portuale, delle società terminaliste, linee di navigazione, raccomandatari marittimi e gli altri soggetti ritenuti di potenziale ausilio in ragione degli argomenti previsti nell'ordine del giorno. Le determinazioni assunte in sede di C.T.O., di cui viene redatta e diffusa puntuale verbalizzazione, finalizzate a garantire l'equilibrio tra le esigenze commerciali ed il mantenimento di adeguati livelli di sicurezza delle manovre, sono da ritenersi disposizioni integrative al presente articolo e pertanto applicabili con decorrenza immediata. Il C.T.O. viene periodicamente convocato dall'Autorità marittima qualora ritenuto necessario per aggiornare le vigenti disposizioni e/o introdurre nuove discipline. Potrà ugualmente essere richiesta la convocazione del C.T.O. da altri attori portuali che possano avervi interesse, e – qualora ritenuto esigente – si procederà alla relativa convocazione.

Articolo 17

Obblighi dei terminalisti

1. Per autorizzare l'ormeggio, il disormeggio ed i cambi di accosto delle navi dirette o provenienti ai e dai terminal che operano in regime di concessione ai sensi dell'articolo 18 Legge 84/94 e successive modifiche e integrazioni, il terminalista, il concessionario delle banchine presso cui devono ormeggiare le navi, deve presentare, prima dell'elaborazione del programma accosti di cui al precedente articolo 13, un programma operativo che indichi per ciascuna nave:
 - l'ora di prevista esecuzione della manovra di ormeggio-disormeggio-cambio accosto;
 - la posizione in banchina;
 - l'orario di inizio operazioni portuali.

2. E' fatto obbligo al terminalista concessionario delle banchine dove si effettuano le operazioni di sbarco/imbarco di container di:
1. mantenere in piena efficienza i sistemi di spostamento delle gru le quali devono essere pronte a muoversi e ad alzare il braccio a semplice richiesta del pilota o dell'Autorità Marittima;
 2. mantenere alzato il braccio delle gru qualora non stiano effettuando operazioni di carico e scarico;
 3. abbassare il braccio e/o muovere le gru dopo che la manovra di ormeggio/disormeggio sia stata ultimata;
 4. informare tempestivamente via radio sul canale 9 VHF, e successivamente via posta elettronica, l'Autorità Marittima, i piloti e gli ormeggiatori di qualsiasi anomalia, guasto o esecuzione di lavori di manutenzione che limiti la piena efficienza e/o la manovrabilità delle gru e del loro braccio e che non permetta alle stesse di essere posizionate come da successivo punto 5. Tale informazione deve avvenire immediatamente e comunque prima che una nave inizi la manovra di ingresso/uscita nel/dal porto per recarsi al relativo ormeggio o fuori dal porto. Con le stesse modalità dovrà essere comunicato il ripristino della piena efficienza e manovrabilità della gru e del relativo braccio;
 5. posizionare le gru, prima dell'inizio delle manovre, fuori dal tratto di banchina interessato dall'ormeggio /disormeggio della nave, ovvero, in alternativa, in corrispondenza del centro nave e/o di altra posizione di sicurezza da valutare in relazione alle diverse caratteristiche costruttive e dell'ubicazione dei ponti di comando delle navi verificabili dai piani in possesso del terminalista;
 6. sospendere le operazioni di imbarco/sbarco delle merci a semplice richiesta del pilota e/o del Comando di bordo della nave in transito ed adottare le opportune azioni affinché, in conseguenza dell'eventuale moto ondoso creato, non sorgano pericoli per la sicurezza delle persone, della gru e della nave su cui quest'ultima opera;
 7. istruire e coordinare attraverso un tempestivo sistema di comunicazione il personale addetto alle operazioni portuali al fine di impedire qualsiasi contatto tra lo spreader, l'eventuale contenitore agganciato e la nave su cui sta operando la relativa gru, durante il transito di altra nave che possa provocare un moto ondoso tale da pregiudicare la sicurezza delle persone, della gru e della nave su cui quest'ultima opera. In tal caso, le operazioni di carico e scarico potranno continuare/iniziare solamente dopo avere accertato la perfetta stabilità e l'assenza di oscillazioni e/o traslazioni della nave ormeggiata; si rimanda a tal fine alle valutazioni proprie del terminalista/datore di lavoro per quanto attiene all'analisi del rischio e conseguenti obblighi di cui ai decreti legislativi 81/08 e 272/99 e successive modifiche ed integrazioni in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro;
 8. alzare il braccio della gru e/o spostare quest'ultima qualora, nonostante l'adozione delle misure di cui al precedente punto 7, vi sia la possibilità che lo spreader e l'eventuale contenitore agganciato possano toccare una qualunque sovrastruttura della nave a causa della sua traslazione o oscillazione;
 9. fermo restando le prescrizioni di cui al precedente punto 7, garantire un sistema di comunicazioni via radio o via telefono tra la propria direzione

operativa ed i singoli gruisti che consenta lo scambio di informazioni e di disposizioni di qualsiasi genere in tempo reale;

10. accertarsi ed impedire che in prossimità delle banchine e delle bitte interessate dalle manovre di ormeggio e disormeggio sostino o transitino persone estranee alla loro esecuzione, ad eccezione degli ormeggiatori e dei piloti, nonché vengano depositati mezzi e materiali che possano ostacolare il regolare e sicuro svolgimento delle manovre predette (il presente punto si applica anche agli operatori portuali ex.art.16 della L.84/94 che effettuano operazioni e servizi nelle banchine pubbliche);

11. non iniziare le operazioni commerciali prima che la nave abbia adempiuto a tutti gli obblighi di carattere sanitario (il presente punto si applica anche agli operatori portuali ex.art.16 della L.84/94 e ss.mm.ii che effettuano operazioni e servizi nelle banchine pubbliche);

In deroga a quanto previsto dal precedente punto 5, le sole operazioni di disormeggio potranno essere effettuate a condizione che:

- venga preventivamente effettuata la comunicazione di cui al precedente punto 4;
- le gru non possano essere spostate a causa di improvvisi malfunzionamenti;
- la posizione delle gru non sia pregiudizievole per la sicurezza della manovra e degli ormeggiatori, che dovrà essere valutata a cura del Comando di bordo della nave, dei piloti di servizio e degli ormeggiatori stessi.

Articolo 18

Obblighi di piloti e ormeggiatori

1. Il pilota, all'atto dell'inizio della manovra di disormeggio e successiva uscita di una nave dal porto, deve comunicare alla sala operativa della Capitaneria di porto di Gioia Tauro le seguenti notizie:

- il proprio nome;
- nome della nave ed orario di inizio effettivo della manovra di disormeggio (cavi di ormeggio mollati);
- orario del transito della nave all'imboccatura del porto (congiungente fanale rosso e verde di cui alle lettere A) e B) del precedente art. 6).

2. Il pilota all'atto dell'inizio della manovra di ingresso in porto e successivo ormeggio deve comunicare alla sala operativa della Capitaneria di porto le seguenti notizie:

- il proprio nome;
- nome della nave ed orario di imbarco;
- orario del transito della nave all'imboccatura del porto (congiungente fanale rosso e verde di cui alle lettere A) e B) del precedente art. 6);
- orario della fine delle operazioni di ormeggio (cavi di ormeggio assicurati in banchina).

3. I piloti devono effettuare le manovre di entrata, uscita e cambio accosto delle navi attenendosi a quanto stabilito nella programmazione accosti di cui al precedente art. 13.

4. Non sono consentite modifiche alla sequenza programmata delle manovre

riportata nel programma di cui al precedente articolo 13 senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità marittima.

5. Prima di comunicare al Comandante della nave l'avvio della manovra di ingresso/uscita, il pilota deve informare immediatamente l'Autorità Marittima, qualora nell'esercizio delle proprie funzioni viene a conoscenza di carenze o impedimenti tali da pregiudicare la sicurezza della manovra e della navigazione stessa o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino e/o per la security marittima.
6. Gli ormeggiatori, prima di iniziare le operazioni di ormeggio e disormeggio delle navi, devono assicurarsi in tempo utile che entro il raggio di ventiquattro metri dalle bitte interessate alle predette manovre non transitino/sostino persone o vi siano depositati mezzi e materiali, informando immediatamente l'Autorità marittima che se del caso sospenderà la manovra di ingresso/uscita a tutela della sicurezza della navigazione e degli ormeggiatori stessi.

Articolo 19

Disposizioni di sicurezza durante la sosta delle navi in porto

1. Durante la sosta in porto il Comandante della nave deve:
 1. ormeggiare in modo da non intralciare il transito o la manovra di altre navi e con la prua in direzione dell'imboccatura, salvo eventuale deroga concessa dall'Autorità Marittima su richiesta motivata da parte degli interessati;
 2. effettuare l'ormeggio con cavi idonei, elastici ed in numero adeguato, in modo da non creare pericoli e provvisti di paratopi. Possono essere utilizzati cavi in acciaio muniti di codetta in Nylon come ultimi cavi e solo una volta che la nave è assicurata in banchina;
 3. vigilare in maniera continuativa sulla idonea tensione dei cavi di ormeggio, regolandoli al variare dell'assetto della nave durante le operazioni di carico e scarico, dell'andamento della marea e del transito di navi nella zona prospiciente l'accosto in modo tale da garantire la perfetta stabilità della nave e ridurre al minimo i movimenti di traslazione e oscillazione. Nel caso la nave sia dotata di verricelli autormeggianti, predisporre idoneo settaggio al fine di assicurarne il corretto funzionamento in relazione al carico di rottura dei cavi su cui essi operano. Qualora in caso di condizioni meteo avverse dovesse rendersi necessario il rinforzo degli ormeggi provvedere con il supporto del servizio reso dal Gruppo ormeggiatori e battellieri. E' fatto assoluto divieto procedere al rinforzo degli ormeggi operando in banchina con il personale di bordo.
 4. appennellare i cavi di rimorchio a poppa ed a prora della nave per l'eventuale manovra di emergenza;
 5. mantenere in perfetta efficienza i servizi di bordo per la segnalazione ed estinzione degli incendi, tenendo sempre pronti per la immediata consultazione il piano generale, il piano antincendio ed il piano di carico della nave riportante la posizione e la tipologia delle merci pericolose e degli inquinanti marini presenti a bordo;
 6. prestare attenzione alle navi che devono transitare o manovrare nelle

- vicinanze; in tal caso, impedire che vi siano persone sullo scalandrone, sotto carichi sospesi, su passerelle mobili e comunque in condizioni di equilibrio precario tale che alle predette persone possa derivarne pericolo;
7. sospendere le operazioni di imbarco/sbarco delle merci durante il passaggio delle navi a semplice richiesta del pilota e/o del Comando di bordo delle navi in transito per ragioni di sicurezza della navigazione, ovvero quando il moto ondoso provocato dalle stesse possa pregiudicare la sicurezza delle persone, della gru e della nave;
 8. tenere le ancore in posizione tale da non creare pericoli o danni;
 9. effettuare l'ascolto radio continuo sui canali 09 e 16 VHF;
 10. eseguire qualsiasi manovra su disposizione dell'Autorità Marittima;
 11. effettuare le esercitazioni con ammaino della lancia/imbarcazione di salvataggio solo dopo aver ottenuto il nulla osta da parte dell'Autorità Marittima, comunicandone l'inizio e la fine via radio sul canale VHF/FM 9 alla sala operativa e al pilota di servizio;
 12. fermo restando gli obblighi in materia di security marittima, disporre un servizio di guardia allo scalandrone/rampa al fine di impedire l'accesso a bordo di persone estranee all'esecuzione delle operazioni commerciali nonché la permanenza sul predetto scalandrone/rampa di persone durante il transito di altre navi ricorrendo le condizioni di cui al precedente punto 7;
 13. attivare punti luci addizionali lato banchina con particolare riguardo alla zona dello scalandrone/rampa qualora ormeggiati a banchine prive di illuminazione o insufficiente;
 14. iniziare le operazioni commerciali solamente dopo aver adempiuto a tutti gli obblighi di carattere sanitario ed ogni altra incombenza prevista dalle vigenti disposizioni;
 15. conclusa la manovra di ormeggio, fatti salvi i casi di emergenza, spegnere i radar;
 16. mantenere la nave pronta a muovere ed informare immediatamente l'Autorità Marittima di qualsiasi evento che possa compromettere la sicurezza dell'equipaggio, della nave, della navigazione, dell'esecuzione delle operazioni portuali, della vita umana in mare o costituire pericolo per l'ambiente marino;
 17. qualora la nave sia dotata di scalandrone predisporre uno idoneo di adeguata robustezza e sicurezza correttamente posizionato, in modo da garantire la sicura discesa e salita dalla nave delle persone e dell'equipaggio, avente le seguenti caratteristiche minime:
 - larghezza non inferiore a 55 centimetri;
 - corrimano o barriere laterali non inferiori a 80 cm in altezza;
 - listelli anti sdrucchiolo fissi;
 - idoneo sistema di illuminazione;
 - rete di protezione sottostante, fissata sullo scalandrone stesso.
 18. non eseguire lavori di manutenzione che limitino l'efficienza dei servizi di bordo, pregiudicando la sicurezza della nave, della navigazione in genere e delle operazioni portuali qualora in corso;

In considerazione della particolare conformazione del canale portuale e delle distanze di ormeggio tra le navi è vietato effettuare prove di macchina sugli ormeggi che comportino movimento delle eliche. Eventuali richieste per eccezionali cause di forza maggiore potranno essere valutate dall'Autorità marittima, ai sensi dell'art.75 del Regolamento di esecuzione al Codice della navigazione, tenuto conto dell'assetto degli ormeggi e previo eventuale impiego di piloti, ormeggiatori e rimorchiatori.

Articolo 20

Navi in disarmo

1. In considerazione della conformazione del porto di Gioia Tauro, degli specchi acquei e degli spazi di manovra in esso presenti, delle dimensioni e delle tipologie di navi che in esso approdano, dell'esigenza di assicurare per quanto più possibile la disponibilità di tratti di banchina liberi per agevolare il transito, l'evoluzione e le manovre di ormeggio e disormeggio delle navi, nonché di disporre di equipaggi che garantiscano una pronta e tempestiva risposta in caso di eventuali situazioni di emergenza conseguenti a condizioni meteo-marine avverse, la permanenza delle navi all'ormeggio, per le anzidette ragioni di sicurezza, è ordinariamente subordinata al compimento di operazioni commerciali e di conseguenza è vietato il disarmo di navi ormeggiate, presso le banchine di cui al precedente articolo 7, dal n°1 al n°12.
2. Qualora per eventuali eccezionali cause di forza maggiore o particolari circostanze, in conseguenza delle quali la messa in disarmo di una nave si rendesse inevitabile, previa richiesta formale dell'armatore, come da apposito modello in **allegato 2**, l'accosto temporaneo potrà essere assegnato dall'Autorità marittima, previa autorizzazione o parere (per le banchine in concessione) dell'Autorità di sistema portuale per gli aspetti di competenza.
3. Le condizioni/prescrizioni di sicurezza per le navi in disarmo saranno di volta in volta valutate ed impartite in relazione alle dimensioni ed alle caratteristiche dell'unità.
4. In ogni caso l'armatore della nave dovrà ottenere l'assenso all'occupazione dell'ormeggio da parte del concessionario, qualora trattasi di banchina in concessione, e dell'Autorità di sistema di portuale nel caso di banchine pubbliche.
5. Nel caso in cui venga autorizzata la messa in disarmo della nave, l'armatore deve garantire la presenza a bordo di un'aliquota di personale marittimo, in possesso delle prescritte abilitazioni, in un numero ritenuto sufficiente dall'Autorità marittima per fronteggiare qualsiasi eventuale emergenza. L'adeguatezza della composizione del personale proposto, ai sensi dell'articolo 74 del Codice della navigazione, sarà valutata dal Comandante del porto, tenuto conto delle caratteristiche dell'unità, di eventuali particolari esigenze operative del porto, nonché dell'ubicazione e delle caratteristiche della banchina di accosto temporaneamente assegnata. In ogni caso l'armatore della nave in disarmo deve garantire il pronto spostamento dell'unità a richiesta dell'Autorità marittima,

anche verbale. A tal fine dovrà mantenere i certificati di sicurezza della nave in corso di validità affinché lo spostamento possa essere prontamente eseguito.

6. L'armatore della nave in disarmo che intenda sostituire i marittimi in servizio di guardiania, come da prescrizioni del Comandante del porto, deve preventivamente darne comunicazione alla Capitaneria di porto di Gioia Tauro allegando copia dei libretti di navigazione dei marittimi che si intendono impiegare.
7. I marittimi in servizio di guardiania devono:
 - permanere a bordo della nave in disarmo, secondo i turni stabiliti dall'Armatore ed indicati nell'istanza di cui al precedente comma 2;
 - mantenere l'ascolto radio sui canali 16 e 9 VHF;
 - informare immediatamente l'Autorità Marittima di qualsiasi evento pregiudizievole alla sicurezza della nave, al porto, alla salvaguardia della vita umana in mare ed all'ambiente;
 - effettuare ronde periodiche all'interno della nave allo scopo di verificare che non ci siano principi di incendio nè altre situazioni di potenziale pericolo, annotando gli orari e l'esito in un apposito registro **(allegato 3)**;
 - controllare gli ormeggi e procedere al loro rinforzo qualora necessario, nonché procedere alla sostituzione dei cavi di ormeggio logori interessando senza ritardo gli ormeggiatori del porto di Gioia Tauro.
8. L'armatore della nave in disarmo deve inoltre fornire al personale in servizio di guardiania le seguenti dotazioni:
 - un apparato VHF portatile munito dei canali 16 e 9 al fine di mantenere il continuo ascolto radio;
 - un telefono cellulare attivo H 24 il cui numero deve essere comunicato alla Capitaneria di porto di Gioia Tauro;
 - cavi di tonneggio e rimorchio per eventuali esigenze di rinforzo ormeggi e per l'eventuale rimorchio di emergenza della nave; per tale ultima esigenza le navi in disarmo dovranno costantemente avere cavi di ormeggio già attestati a prua e a poppa con gasse appennellate fuori bordo.
9. Per unità non dotate di alloggi o che per le eccezionali condizioni non consentano la permanenza a bordo dell'equipaggio, l'armatore della nave deve garantire l'immediata e certa reperibilità, nonché la pronta disponibilità di un'aliquota di personale marittimo, in possesso delle prescritte abilitazioni, in un numero ritenuto sufficiente dall'Autorità marittima per fronteggiare ogni eventuale emergenza. Inoltre deve garantire appropriata e continuativa guardiania per tutto l'arco delle 24 (ventiquattro) ore, di una persona che possa allertare immediatamente il personale reperibile in situazioni d'emergenza.

Articolo 21

Unità mercantili in sosta presso le banchine commerciali

1. Unità impiegata in attività commerciale (sosta operativa).

- a. sulle navi che hanno l'obbligo della squadra dei vigili del fuoco anche quando non vi siano passeggeri, la squadra deve essere sempre a bordo pronta ad

intervenire;

- b. per le unità addette ai lavori nei porti (chiatte, pontoni, ecc.) sprovviste di equipaggio devono essere prontamente reperibili almeno due responsabili in grado di effettuare tutte le operazioni che dovessero rendersi necessarie per la sicurezza della navigazione e portuale in genere.
- c. qualora l'unità non risulti provvista di apprestamenti logistici (alloggi e cucina) atti a consentire la permanenza continua a bordo dell'equipaggio, il Comandante e l'equipaggio dovranno essere prontamente reperibili e garantire in ogni caso adeguati controlli giornalieri diurni e notturni. Il Comandante dovrà a tal fine istituire e mantenere a bordo un registro per le annotazioni dei predetti controlli (**allegato 3**).

2. Unità in sosta non operativa (o inoperosa).

- a. per sosta inoperosa o non operativa si intende quella particolare condizione di esercizio della nave (es. assenza di noli, attese per lavori o dismissione di bandiera) in cui l'unità, nella prospettiva di un periodo di inattività, abbia comunque necessità di mantenere operativi alcuni servizi di macchina e di coperta. Tale fattispecie non ricomprende i brevi intervalli nel normale impiego commerciale della nave di durata inferiore alle 24 ore prima dell'inizio o dal termine delle operazioni portuali.
- b. l'Armatore/il Comandante della nave/ il raccomandatario marittimo comunica all'Autorità marittima l'esigenza di rimanere in sosta inoperosa inviando almeno 48 ore prima dell'arrivo della nave, il modello in **allegato 4**, munito di visto del terminalista in caso di richiesta di tratti di banchina in concessione o di autorizzazione all'accosto pubblico nel caso di richiesta di tratti di banchina pubblica. Qualora la sosta dovesse rendersi necessaria per l'esecuzione di lavori di manutenzione, dovrà essere fornito un elenco dettagliato della tipologia dei lavori da eseguire e delle parti della nave interessate dagli interventi tecnici da inviare all'Autorità marittima, all'Autorità di sistema portuale ed al servizio prevenzione dell'Azienda sanitaria provinciale competente, per le eventuali azioni di competenza in ordine a quanto prescritto dal D.lgs.272/99 e successive modifiche ed integrazioni ed in genere per quanto concerne la sicurezza dei luoghi di lavoro;
- c. la determinazione della composizione dell'equipaggio delle navi in sosta inoperosa è da ricondurre alle generali prerogative del Comandante del porto ai sensi dell'art.317, primo comma, del Codice della navigazione e dell'articolo 426, primo comma, del relativo Regolamento di esecuzione;
- d. di massima è consentita la sosta inoperosa per brevi periodi di navi regolarmente armate ed equipaggiate. Eventuali richieste di sosta inoperosa con riduzione dell'equipaggio saranno di volta in volta valutate dal Comandante del porto di Gioia Tauro, tenuto conto della tipologia e dimensioni della nave, nonché dal tratto di banchina richiesto;
- e. le qualifiche di bordo del personale di cui al precedente comma devono comunque essere equamente distribuite tra mansioni di macchina e di coperta, in modo tale da assicurare i servizi minimi di bordo e la manovrabilità dell'unità in situazioni d'emergenza;

- f. qualora l'unità non risulti provvista di apprestamenti logistici (alloggi e cucina) atti a consentire la permanenza continua a bordo dell'equipaggio, la sosta non operativa è consentita solo a condizione che il Comandante sia prontamente reperibile e garantisca in ogni caso adeguati controlli giornalieri diurni e notturni da effettuarsi a cura dei marittimi incaricati. Dovrà a tal fine venire istituito e mantenuto a bordo un registro per le annotazioni dei predetti controlli **(allegato 3)**.
- g. sono considerati in sosta inoperosa con le caratteristiche di cui alla precedente lettera f) anche le unità da pesca non stanziali che in via eccezionale, in presenza di proibitive condizioni meteo-marine, vengano autorizzate all'accosto presso le banchine pubbliche di ponente;

Articolo 22

Fermo macchina delle navi in sosta

1. In deroga a quanto previsto dal punto 16) del precedente articolo 19, il Comandante della nave, l'armatore o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal Comandante può richiedere di immobilizzare la nave presentando apposita istanza attraverso il sistema PMIS2 specificandone il motivo e la presumibile durata. Solo dopo aver ottenuto l'autorizzazione, il Comandante potrà procedere al fermo macchina.
2. Nel caso di blocco del sistema PMIS2, si applicano le procedure di cui all'ordinanza n°25/2022 del 04/10/2022 della Capitaneria di porto di Gioia Tauro a cui si rimanda. Le unità non obbligate all'uso del PMIS2 adempiono alla presente formalità come previsto dall'articolo 13 (Pratiche escluse) della predetta ordinanza.
3. E' di massima consentito il fermo macchina di una sola nave in ambito portuale. Il fermo di una seconda nave potrà essere valutato dall'Autorità marittima, tenuto conto dell'assetto operativo generale del porto e delle condizioni meteo-marine previste nel periodo di fermo, a condizione che siano presenti in servizio 4 rimorchiatori portuali. Le eventuali spese per la prenotazione/operatività dei rimorchiatori sono a carico del richiedente ai sensi della vigente ordinanza tariffaria a cui si rimanda.

Articolo 23

Navigazione delle unità dirette o provenienti dalla darsena servizi

1. Le unità da diporto, da pesca e quelle addette al traffico possono ormeggiare nella darsena servizi esclusivamente presso i tratti di banchina individuati dall'Autorità di sistema portuale con apposita ordinanza.
2. I Comandanti delle predette unità, qualora autorizzati in via eccezionale all'ormeggio in altre banchine del porto per cause di forza maggiore o particolari circostanze devono attenersi, per quanto applicabile, alle disposizioni degli articoli 10, 11 e 12 del presente regolamento.
3. Durante la navigazione all'interno della darsena servizi Marinai d'Italia, in ingresso e uscita dalla stessa, i Comandanti delle unità navali devono:
 - prestare la massima attenzione alle altre unità in manovra;

- tenere imbarcazioni, divergenti, picchi di carico, gru od altre attrezzature in modo tale da non sporgere fuori murata dell'unità;
- navigare alla minima velocità consentita (3 nodi) dall'unità ed in ogni caso in dislocamento ovvero, in caso di condizioni meteo avverse, con velocità minima indispensabile a garantire la sicurezza della manovra evitando la creazione di moto ondoso che possa causare danni alle strutture portuali ed altre unità ormeggiate;
- quando in uscita dalla darsena servizi prestare la massima attenzione alle navi in manovra nel bacino di espansione sud ovvero in entrata/uscita dal canale portuale dando loro sempre e comunque la precedenza;
- fare ascolto radio continuo sul canale 09 VHF qualora dotati di apparato radio in relazione alla normativa vigente applicabile;
- attenersi ad eventuali disposizioni impartite dai piloti di servizio;
- segnalare con i dispositivi acustici regolamentari la propria presenza in caso di nebbia.

Articolo 24

Soste delle unità nella darsena servizi

Durante la sosta nella darsena servizi i Comandanti delle unità devono:

- ormeggiare nei tratti di banchina previsti dall'ordinanza dell'Autorità di sistema portuale che regola la ripartizione degli accosti nella darsena servizi;
- effettuare l'ormeggio con cavi idonei, per numero e qualità, nonché con un numero di parabordi adeguati allo scopo di evitare danni alle altre unità affiancate ed alla banchina;
- eseguire prontamente i movimenti che si rendessero necessari per l'ormeggio di altre unità su semplice disposizione anche verbale dell'Autorità Marittima;
- assicurare pronta reperibilità della componente minima di equipaggio in grado di garantire l'esecuzione delle manovre, qualora di base nel porto di Gioia Tauro. L'Autorità Marittima potrà, comunque, richiedere la presenza a bordo di componenti dell'equipaggio in relazione al tipo di banchina occupata e alle esigenze operative delle stesse;
- tenere imbarcazioni, divergenti, picchi di carico, gru od altre attrezzature in modo tale da non sporgere fuori murata dell'unità e non creare intralcio o pericoli per le persone e le altre unità;
- assicurare la presenza a bordo dei componenti l'equipaggio in numero sufficiente per garantire le manovre e la sicurezza dell'ormeggio, quando non di base nel porto di Gioia Tauro;
- non depositare le attrezzature da pesca lungo le banchine in modo che possano creare intralcio alle manovre di ormeggio/disormeggio delle altre unità, nonché pericolo per la circolazione di persone e/o veicoli.

Articolo 25

Disarmo delle unità ormeggiate alla darsena servizi

1. Il disarmo delle unità da pesca e di quelle addette al traffico può essere autorizzato solo a seguito di presentazione di apposita istanza, secondo il

modello in **allegato 2**, presentata dall'armatore nella quale deve essere indicato:

- nome e numero di matricola dell'unità;
- punto di ormeggio;
- motivo e periodo previsto di disarmo;
- generalità, recapito e numero di telefono del personale responsabile dell'unità.

2. Durante il disarmo il responsabile dell'unità deve controllare periodicamente le condizioni di sicurezza e di galleggiabilità dell'unità, il relativo ormeggio e procedere al suo rinforzo qualora necessario. Tali controlli devono essere annotati nell'apposito registro (**allegato 3**).

Articolo 26

Eccezioni

Gli articoli 19,20,21 e 22 non si applicano alle unità da diporto, da pesca ed addette al traffico quando siano dirette o provenienti dalla darsena servizi ovvero ormeggiate alla predetta darsena.

TITOLO III
PROCEDURE PER L'IMBARCO E TRASPORTO, SBARCO, TRANSITO E
MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI PERICOLOSE IN COLLI

Articolo 27

Generalità

1. Le disposizioni del presente Titolo si applicano ai Comandanti delle navi e galleggianti in sosta nel porto di Gioia Tauro, ai terminalisti, alle imprese portuali, agli agenti raccomandatari marittimi e, comunque, a tutti coloro che effettuano operazioni di, imbarco, trasporto, sbarco e reimbarco su altre navi (transshipment), movimentazione in genere di merci pericolose in colli e unità di trasporto del carico, ammesse al trasporto marittimo, come definite dal codice IMDG e dalla normativa nazionale.
2. Le procedure cui fare riferimento per ottenere i relativi provvedimenti amministrativi sono quelle previste dal D.P.R. n. 134 del 06 giugno 2005 – *“Regolamento recante disciplina per le navi mercantili dei requisiti per l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di merci pericolose”* – dal Decreto Dirigenziale n. 303/2014 del 07 aprile 2014 – *“Procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (Transshipment) delle merci pericolose”* – come modificato dal Decreto Dirigenziale n. 565/2019 del 26 maggio 2019, e dalle specifiche disposizioni di cui all'ordinanza n°25/2022 del 04/10/2022 della Capitaneria di porto di Gioia Tauro relativa all'uso del PMIS2.
3. Nel porto di Gioia Tauro è fatto divieto di sbarcare, imbarcare e trasportare merci pericolose senza la preventiva autorizzazione/nulla osta da parte della Capitaneria di Porto di Gioia Tauro. Il Comandante della nave e la società terminalista sono corresponsabili nel caso in cui le predette operazioni vengano effettuate senza la prevista autorizzazione/nulla osta dell'Autorità marittima.
4. Le merci pericolose ammesse al trasporto marittimo sono quelle elencate nel Codice IMDG ovvero quelle espressamente autorizzate dall'Amministrazione (Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto). Il trasporto deve essere effettuato in conformità alle prescrizioni del predetto Codice.
5. L'armatore, il Comandante della nave e il raccomandatario marittimo devono essere in possesso per tutte le merci pericolose in transito, in imbarco o sbarco, del *“Modello per il trasporto multimodale di merci pericolose”* di cui all'annesso 5 del decreto dirigenziale n.303 del 07 aprile 2014 e renderlo immediatamente disponibile a richiesta dell'Autorità marittima qualora richiesto.
6. Per quanto non espressamente indicato nel presente Titolo si rimanda alle disposizioni del Capo I *“Disposizioni generali”*, al Capo II *“Requisiti di idoneità delle navi e delle unità di trasporto del carico adibite al trasporto di merci pericolose”* – Capo III *“Disposizioni per le operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo e trasporto”*, Capo IV *“Prescrizioni particolari integrative relative alle varie classi di merci pericolose”*, al Capo V *“Disposizioni relative ad imballaggi, grandi imballaggi e contenitori intermedi”*, e all'allegato al Decreto 303/2014 e successive modifiche ed integrazioni a cui il Comandante della nave/raccomandatario marittimo e tutti gli altri soggetti interessati sono tenuti all'applicazione.

Articolo 28

Diffusione delle informazioni

1. Tutte le autorizzazioni di imbarco e trasporto marittimo e nulla osta allo sbarco di cui al presente regolamento sono disponibili sull'applicativo PMIS 2 ai quali tutti gli Enti e utenti portuali accreditati possono accedere. In caso di blocco dello stesso, le predette informazioni verranno veicolate per posta elettronica o altro mezzo riconosciuto.
2. Copia dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto e del nulla osta allo sbarco deve essere consegnata dal richiedente al Comandante della nave, qualora non sia quest'ultimo l'istante.

Articolo 29

Prescrizioni per la sosta della nave in porto durante le operazioni di imbarco, sbarco o con merci pericolose in transito

Durante le operazioni di imbarco o di sbarco di merci pericolose e la sosta della nave con a bordo merci pericolose il Comandante della stessa deve:

- tenere pronto, per la gestione delle emergenze, un piano di carico riportante tutte le notizie comprese quelle relative alle merci pericolose nonché il documento di trasporto delle singole merci presenti a bordo;
- adottare ogni misura di sicurezza utile e necessaria in relazione alla posizione, tipologia e quantità delle merci pericolose presenti a bordo (divieto di fumare, usare fiamme, di effettuare lavori, di transitare, ecc.);
- issare la bandiera "B" del codice internazionale dei segnali;
- informare il terminalista e le imprese portuali impegnate nelle operazioni di imbarco, sbarco, rizzaggio e derizzaggio dei contenitori, della presenza di merci pericolose, specificando la tipologia e la posizione a bordo delle stesse;
- disporre l'effettuazione di frequenti ronde per verificare lo stato delle unità di carico contenenti merce pericolosa.

Articolo 30

Eventi di rilievo e incidenti su contenitori di merce pericolosa

1. Il Comandante della nave diretta nel porto di Gioia Tauro deve informare immediatamente, e comunque prima dell'inizio della manovra di entrata in porto, anche per il tramite del raccomandatario marittimo, la Capitaneria di Porto di Gioia Tauro e l'Autorità di sistema portuale, circa eventuali incidenti, eventi o problematiche che compromettano l'idoneità al trasporto delle unità di carico contenenti merce pericolosa.
2. Nel caso di eventuali incidenti o danni alle unità di carico di merce pericolosa, avvenuti durante le operazioni di imbarco/sbarco, il Comandante della nave, l'impresa portuale, il terminalista e ogni altra persona impegnata in attività portuali dovranno concorrere alla messa in atto delle rispettive procedure di emergenza previste nei relativi piani di sicurezza in funzione delle proprie competenze ed attribuzioni, con particolare riguardo a:
 - interrompere le eventuali operazioni portuali, isolare la zona interessata, vietare

- l'accesso a persone e mezzi estranei e mettere in atto le misure previste dai piani di sicurezza per evitare danni a persone e/o cose o causare inquinamenti;
- informare la Capitaneria di porto di Gioia Tauro, l'Autorità di sistema portuale, il distaccamento dei Vigili del Fuoco di Gioia Tauro e il servizio chimico di porto;
 - mettere a disposizione i dati tecnici e ogni informazione utile relative alla merce pericolosa contenuta nell'unità di carico interessata dall'evento e a quelle nelle vicinanze potenzialmente interessate.

Articolo 31

Procedure per il transito delle merci pericolose

Qualora su una nave che accosta nel porto di Gioia Tauro vi siano merci pericolose in transito, l'armatore, il raccomandatario marittimo o il comandante della nave deve far pervenire all'Autorità Marittima, a mezzo portale PMIS2 e con i modi ed i tempi stabiliti al punto 1 del successivo articolo 32, l'elenco delle merci pericolose in transito.

Articolo 32

Procedura per ottenere l'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo o il nulla osta allo sbarco delle merci pericolose

1. L'armatore, il raccomandatario marittimo o il Comandante della nave deve:
 - presentare, con le modalità di cui all'articolo 9 dell'ordinanza n°25/2002 del 04/10/2022 della Capitaneria di porto di Gioia Tauro, attraverso il sistema PMIS2, l'istanza intesa ad ottenere l'autorizzazione all'imbarco e trasporto o il nulla osta allo sbarco delle merci pericolose, compilando debitamente con tutte le informazioni richieste, in relazione alla specifica tipologia di merce, le informazioni richieste dalle maschere all'uopo predisposte dal sistema telematico; in caso di blocco si applicano le disposizioni di cui all'articolo 10 della predetta ordinanza che disciplina l'utilizzo del sistema PMIS2; le unità non obbligate all'uso del PMIS2 adempiono alla presente formalità come previsto dall'articolo 13 (Pratiche escluse) della predetta ordinanza.
 - consegnare al terminalista copia dell'autorizzazione/nulla osta rilasciata dall'Autorità Marittima, se non direttamente disponibile sul PMIS2;
 - per le merci pericolose di classe 1, sottoporre al visto della locale Autorità di polizia, prima della presentazione all'Autorità Marittima, l'istanza di autorizzazione all'imbarco e trasporto o del nulla osta allo sbarco.
2. Le predette richieste dovranno pervenire con almeno 24 ore di anticipo sul previsto imbarco/sbarco della merce, con possibilità di regolarizzazione successiva della relativa imposta di bollo, qualora non assolta in modo virtuale, ove prevista.
3. Durante l'imbarco/sbarco di merce pericolosa della classe 1 (esplosivi) dovrà essere assicurata la vigilanza antincendio da parte del Corpo dei Vigili del Fuoco.
4. Sono fatte salve le disposizioni impartite dall'Autorità di sistema portuale con Ordinanza n°22/2016 del 19/12/2016 e successive modifiche ed integrazioni che disciplina il deposito e sosta delle merci pericolose nell'ambito portuale di Gioia Tauro.

Articolo 33

Transhipment: procedure per le operazioni di sbarco e reimbarco – nulla osta allo sbarco ed autorizzazione all'imbarco

1. Le presenti procedure si applicano alle operazioni di transhipment di merci pericolose, con esclusione delle classi 1 (esplosivi) – tranne per quelle con il codice 1.4S –, 6.2 (infettanti) e 7 (radioattivi), e dei rifiuti pericolosi in genere, trasportati in colli, contenitori e contenitori cisterna.
2. L'armatore/il raccomandatario marittimo/Comandante della nave deve:
 - a. presentare, con le modalità di cui all'articolo 9 dell'ordinanza n°25/2002 del 04/10/2022 della Capitaneria di porto di Gioia Tauro attraverso il sistema PMIS2, l'istanza intesa ad ottenere il nulla osta allo sbarco ed autorizzazione all'imbarco in transhipment delle merci pericolose di cui al precedente comma 1, compilando debitamente con tutte le informazioni richieste, in relazione alla specifica tipologia di merce, le informazioni richieste dalle maschere all'uso predisposte dal sistema telematico; in caso di blocco si applicano le disposizioni di cui all'articolo 10 della predetta ordinanza che disciplina l'utilizzo del sistema PMIS2; le unità non obbligate all'uso del PMIS2 adempiono alla presente formalità come previsto dall'articolo 13 (Pratiche escluse) della predetta ordinanza.
 - b. qualora debba sbarcare, per la successiva sosta in piazzale, merce pericolosa appartenente alle classi 1.4S, 2.3 e 5.2, l'armatore, il raccomandatario marittimo o il comandante della nave, nell'avanzare la richiesta di cui alla precedente lettera a) deve allegare altresì nel portale PMIS2, munita del visto del terminalista attestante la disponibilità in piazzale di spazi sufficienti ad accogliere tali contenitori;
 - c. l'istanza di autorizzazione all'imbarco e trasporto o la comunicazione per il nulla osta allo sbarco delle merci pericolose della classe 1.4S deve essere sottoposta, prima della presentazione all'Autorità Marittima, al visto della locale autorità di polizia;
 - d. durante l'imbarco/sbarco di merce pericolosa della classe 1.4S dovrà essere assicurata la vigilanza antincendio da parte del Corpo dei Vigili del Fuoco.

Articolo 34

Formazione del personale

1. Tutto il personale a terra, appartenente alle società impiegate nel trasporto marittimo di merci pericolose, deve aver sostenuto un corso di formazione di base o specifico in aderenza a quanto previsto dall'IMDG Code e commisurato alle rispettive responsabilità.
2. Il predetto personale deve, inoltre, avere una specifica formazione circa le norme relative alla security, di cui al Capitolo 1.4 del Codice IMDG.
3. Le singole società devono adottare un efficace sistema attraverso il quale attuare la normativa prevista dall'IMDG Code, avvalendosi nel ruolo di formatore, di proprio personale esperto del settore che opera all'interno della società da non

meno di un anno.

4. Le società devono, altresì, dimostrare, tenendo apposita documentazione attestante, per ogni dipendente oggetto di formazione, le specifiche mansioni che svolge all'interno della società, il giorno in cui è stato effettuato l'indottrinamento, il programma del corso ed il nominativo della persona che ha presieduto al corso di formazione.

Articolo 35

Norme particolari in materia di trasporto rifiuti

1. Fermo restando che il trasporto dei rifiuti pericolosi in colli è regolamentato dalle norme di cui all'IMDG Code, dai precedenti articoli 31,32 e 33, dal DPR 134/2005 del 06/06/2005, dal D.M. n.303/2014 del 07/04/2014 e successive modifiche ed integrazioni nonché, nei casi previsti, dal Regolamento CE 1013/2006 del 14/06/2006 e successive modifiche ed integrazioni, il trasporto degli stessi qualora non pericolosi è disciplinato come segue:
 - a. chi intende procedere all'imbarco e trasporto di rifiuti non pericolosi in colli, oltre all'applicazione delle disposizioni contenute nel Reg. (CE) 1013/2006 citato, qualora applicabile, dovrà attenersi alle previsioni del D.M. 459/1991 del 31/10/1991 come modificato dall'art. 36, comma 1, lettera s) del D.P.R. 134/2005;
 - b. in occasione di sbarco diretto di rifiuti non pericolosi, l'armatore, il comando nave o il raccomandatario marittimo deve, almeno 24 ore prima dell'arrivo della nave, richiedere il previsto nulla-osta allo sbarco di cui all'articolo 11 del citato D.M. 459/1991 e ss.mm. ed int.
2. Al fine di consentire il monitoraggio dei rifiuti transfrontalieri in transito nel porto di Gioia Tauro ed il possesso della relativa autorizzazione rilasciata dall'Autorità competente di transito, l'armatore/il Comandante/il Raccomandatario marittimo della nave interessata al trasporto, prima dell'arrivo in porto, invia all'indirizzo PEC cp-gioiatauro@pec.mit.gov.it. e mail: nostromi.cpgioiat@mit.gov.it una comunicazione allegando la documentazione prevista dal Regolamento (CE) 1013/2006 e successive modifiche ed integrazioni.

Articolo 36

Deroghe nell'applicazione delle norme del presente regolamento

In presenza di particolari circostanze tecnico-operative, supportate da accertamenti e/o documentate, la Capitaneria di Porto, sentiti eventualmente gli organi tecnici (servizio chimico di porto, Vigili del Fuoco, esperti qualificati, Autorità di P.S., Autorità Sanitarie ecc), con provvedimento motivato, potrà concedere eventuali deroghe alle disposizioni del presente Titolo.

TITOLO IV

PROCEDURE DI IMBARCO E DI SBARCO DI MERCI SOLIDE ALLA RINFUSA

Articolo 37

Autorizzazione all'imbarco e nulla osta allo sbarco

1. L'Armatore/Comandante/Raccomandatario Marittimo della nave che deve imbarcare, sbarcare e/o far transitare merci solide alla rinfusa, ricomprese nell'appendice di cui al vigente codice IMSBC, deve presentare almeno 24 ore prima dell'arrivo in porto, con le modalità di cui all'articolo 9 dell'ordinanza n°25/2002 del 04/10/2022 della Capitaneria di porto di Gioia Tauro, attraverso il sistema PMIS2, l'istanza di imbarco o di nulla osta allo sbarco allegando la seguente documentazione:
 - a. istanza di imbarco o di nulla osta allo sbarco;
 - b. scheda di caricazione-scaricazione-transito di carichi solidi alla rinfusa (fac-simile in **allegato 5**);
 - c. scheda informazioni sul carico (fac-simile in **allegato 6**), oltre ad eventuali dichiarazioni/certificati prescritti dalle tabelle relative ai singoli prodotti;
 - d. piano di caricazione di cui alla Regola 7.3 Cap.VI della SOLAS (fac-simile in **allegato 7**);
 - e. copia della check list di sicurezza nave-terra di cui alla risoluzione A.86220 (fac-simile in **allegato 8**)
2. I documenti di cui alle lettere c) e d) del precedente comma devono essere concordati tra il Comandante della nave ed il rappresentante dell'impresa portuale operante.
3. Per quanto non espressamente previsto, si rinvia alle norme di cui al Decreto dirigenziale 1340/2010 del 30/11/2010 e successive modifiche ed integrazioni.

Articolo 38

Prescrizioni di carattere generale

1. Prima di iniziare le operazioni di imbarco/sbarco di carichi solidi alla rinfusa, il Comandante della nave deve attuare le eventuali prescrizioni contenute nell'autorizzazione all'imbarco e allo sbarco, rilasciato dall'Autorità Marittima.
2. Una volta iniziate le operazioni di imbarco/sbarco il Comandante della nave ed il ricevitore devono verificare la permanenza delle condizioni di sicurezza accertare congiuntamente occasione della compilazione della lista di controllo e, in caso negativo, sospendere le operazioni dandone immediata comunicazione di quanto accaduto, alla Capitaneria di Porto di Gioia Tauro.

Articolo 39

Certificazioni

1. Nel caso in cui lo sbarco di carichi solidi alla rinfusa riguardi merci suscettibili di emettere gas tossici o infiammabili ovvero di causare impoverimento del contenuto di ossigeno, prima dell'avvio delle operazioni commerciali occorrerà

presentare all'Autorità Marittima un certificato attestante lo stato di sicurezza delle stive rilasciato da un Consulente Chimico di porto in osservanza dell'art. 25 del D. Lgs. n. 272/1999.

TITOLO V

PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO IN AMBITO PORTUALE

Articolo 40

Campo di applicazione

Le presenti norme si applicano a tutte le unità navali e agli impianti di qualsiasi natura, in collegamento anche indiretto con il mare, che si trovano nell'ambito del porto di Gioia Tauro di cui al precedente articolo 6.

Articolo 41

Divieti – Obblighi – Prescrizioni

1. Ferme restando le disposizioni delle vigenti Convenzioni Internazionali, delle leggi e delle ordinanze in materia, nel porto di Gioia Tauro è fatto assoluto divieto di:
 - a. sversare idrocarburi, residui di prodotti petroliferi, acque di lavaggio, morchie, zavorre e simili comunque contenenti tali residui, o altra sostanza inquinante e nociva per l'ambiente marino tra quelle indicate nella tabella A alla legge 31/12/1982, n.979 e successive modifiche ed integrazioni o altre norme;
 - b. disperdere sostanze oleose o olii usati, compresi quelli prodotti dal cambio di lubrificanti di bordo, nonché i contenitori di olio, filtri d'olio e/o carburante, le batterie esauste e/o loro elementi;
 - c. gettare rifiuti solidi e liquidi, compresi quelli di bordo, materiali di qualsiasi genere, comprese le reti da pesca, anche in materiale sintetico, e quelli ritrovati sul fondo marino;
 - d. utilizzare combustibili per uso marittimo aventi un tenore di zolfo oltre i limiti consentiti dall'art.295 del D.lgs.3 aprile 2006 n.152 e successive modifiche ed integrazioni;
 - e. la prescrizione di cui alla precedente lettera d) si considera rispettata da quelle navi che utilizzano sistemi di lavaggio dei gas di scarico (c.d. scrubber) approvati dall'Amministrazione ed utilizzati con le modalità di cui all'ordinanza n°06/2020 del 17.06.2020 e successive modifiche ed integrazioni a cui si rimanda;
 - f. immettere scarichi fognari domestici e industriali, compresi quelli sotto forma di calore, derivanti dalle acque di prelavaggio per il raffreddamento di impianti ed altri similari;
 - g. immettere sostanze in genere che possano alterare il colore delle acque, dando origine a forme di inquinamento dell'ecosistema marino;
 - h. immettere in atmosfera sostanze volatili, ossidi di azoto, ossidi di zolfo, gas di scarico ed altri composti organici, oltre i limiti fissati dalla vigente normativa nazionale e comunitaria;
 - i. durante la sosta in porto delle navi, emettere fumi della combustione molesti prodotti dalle caldaie o dai motori;
2. Il Comandante, l'Armatore della nave o il responsabile di un impianto situato nell'ambito del porto di Gioia Tauro, nel caso di avarie o di incidenti suscettibili

di arrecare, attraverso lo sversamento di idrocarburi o di altre sostanze nocive o inquinanti, danni all'ambiente marino ed al litorale, compresa l'atmosfera, ovvero alla quiete pubblica, devono informare immediatamente la sala operativa della Capitaneria di porto di Gioia Tauro ed adottare ogni idonea azione per evitare ulteriori danni nonché contenere ed eliminare quelli già prodotti.

3. Gli stessi soggetti di cui sopra sono responsabili di qualsiasi danno che possa derivare dal versamento e/o immissione in mare delle suddette sostanze e sono tenuti a provvedere con tempestività ad attivare mezzi e attrezzature adeguati alle operazioni di contenimento, confinamento e bonifica ed a sostenere a semplice richiesta dell'Autorità marittima, le spese derivanti dagli interventi da quest'ultima eventualmente disposti.
4. I Comandanti delle navi che sostano nel porto di Gioia Tauro hanno l'obbligo di effettuare un costante monitoraggio e manutenzione dei macchinari di bordo al fine di contenere nei limiti consentiti le emissioni in atmosfera di cui alla lettera d) del precedente comma 1. Ai sensi dell'articolo 295, comma 10 del D.lgs. 152/2006 le operazioni di cambio combustibili, al fine di ottemperare alle vigenti normative internazionali, comunitarie e nazionali in materia di limiti di tenore di zolfo, devono essere indicate, per le navi nazionali nel giornale generale di contabilità e nel giornale di macchina o nell'inventario di cui agli articoli 174, 175 e 176 del Codice della navigazione o, per le navi straniere in un apposito documento di bordo come previsto dalle vigenti norme.
5. I terminalisti, titolari di impianti e scarichi autorizzati in ambito portuale sono tenuti ad effettuare il costante monitoraggio e curare la manutenzione degli stessi, informando tempestivamente l'Autorità marittima in caso di eventuali anomalie nel funzionamento.
6. Fermo restando le sanzioni previste dalle vigenti disposizioni in materia di inquinamento marino, l'eventuale discarica in mare, anche accidentale, di residui solidi galleggianti e/o spandimento di prodotti oleosi, o di qualsiasi altra sostanza dovrà essere eliminata nel più breve tempo possibile, a cura e spese del responsabile, avvalendosi di ditte idoneamente attrezzate ed autorizzate. Qualora il responsabile non dovesse provvedere ad eseguire la pulizia o bonifica, l'Adsp provvederà d'ufficio a spese del contravventore.
7. Per quanto riguarda la disciplina dei rifiuti di bordo e all'obbligo di conferimento degli stessi si rimanda ai provvedimenti emanati dall'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio in qualità di Autorità competente ai sensi del D.lgs. 197/2021 del 8/11/2021 recante "Recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE" e successive modifiche ed integrazioni.

TITOLO VI

OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO

CAPO I

ATTIVITA' DI BUNKERAGGIO

Articolo 42

Campo di applicazione

Le norme di cui al presente capo disciplinano le operazioni di bunkeraggio che vengono effettuate nel porto di Gioia Tauro.

Articolo 43

Definizioni

Ai fini delle disposizioni di cui al presente Titolo, si intende per:

- bunkeraggio: complesso delle operazioni di rifornimento di liquidi combustibili e di oli lubrificanti destinati alla propulsione ed ai servizi della nave;
- punto di infiammabilità di un combustibile: la temperatura più bassa alla quale si formano vapori in quantità tale che in presenza di ossigeno e di un innesco danno luogo al fenomeno della combustione;
- tenore di zolfo: quantitativo di zolfo nel combustibile ad uso marittimo;
- autobotte: veicolo cisterna (motrici e rimorchi) rispondente alle modalità costruttive richieste dalle norme stabilite dal Dipartimento per i Trasporti terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché di quelle previste dalla vigente normativa (ADR) per il trasporto di merci pericolose su strada e di quelle contenute nel D.M. 31 luglio 1934 e ss.mm.ii.;
- vigilanza a terra: la sorveglianza effettuata dal Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco svolta in banchina nel corso delle operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotti;
- fornitore di combustibili: operatore economico che fornisce prodotti combustibili ad uso marittimo di cui all'articolo 295, comma 12, del D.lgs.152/2006 e ss.mm.ii..

Articolo 44

Ditte/società autorizzate all'esercizio del servizio di bunkeraggio

1. Bunkeraggio a mezzo distributori automatici fissi in banchina.

Sono autorizzate le ditte/società titolari di concessioni demaniali marittime per l'esercizio di distributori fissi in banchina rilasciate dall'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio.

2. Bunkeraggio a mezzo autobotte.

Sono autorizzate le ditte/società che abbiano ottenuto la preventiva autorizzazione dall'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio in applicazione dell'art.68 del Codice della navigazione.

Articolo 45

Prescrizioni generali

1. Le operazioni di bunkeraggio di combustibili liquidi e oli lubrificanti alle navi nell'ambito del porto di Gioia Tauro può essere effettuato con distributore fisso in banchina e con autobotte.
2. Il servizio di bunkeraggio nel porto di Gioia Tauro è consentito solamente via terra.
3. In relazione all'evoluzione tecnologica del naviglio mercantile, eventuali operazioni di bunkeraggio (anche ship to ship) di combustibili alternativi nel porto di Gioia Tauro potranno essere oggetto di dedicata valutazione a seguito di istruttoria promossa dall'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, laddove ritenuto di interesse commerciale dello scalo.
4. Le operazioni di bunkeraggio alle navi non possono essere effettuate in caso di cattive condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnato da scariche atmosferiche e, se iniziate, devono essere immediatamente sospese. Il Comandante della nave/ufficiale designato alle operazioni e l'addetto della ditta rifornitrice saranno ritenuti corresponsabili nel caso di esecuzione di operazioni di bunkeraggio con cattive condizioni meteorologiche o maltempo accompagnato da scariche atmosferiche.
5. Le operazioni di bunkeraggio possono essere eseguite nell'arco delle ventiquattro ore. Nel caso di operazioni in ore notturne la zona deve essere adeguatamente illuminata. L'intensità di illuminazione (illuminamento) non deve risultare inferiore a 10 lux ad 1 metro dai piani di lavoro. Il responsabile/addetto alle operazioni della ditta rifornitrice si assicura della presenza dei sopracitati requisiti di illuminazione prima di iniziare l'erogazione del carburante. In ogni caso, l'impianto elettrico o le pertinenti dotazioni mobili per assicurare tale illuminazione devono essere conformi alle vigenti disposizioni in materia.
6. Durante le operazioni di bunkeraggio, qualora si verificano fuoriuscite, eventi dannosi o stati di pericolo, il Comandante della nave e gli addetti delle ditte che forniscono il servizio sono tenuti ad informare immediatamente l'Autorità marittima che provvede a richiedere di porre in essere tutti i provvedimenti ritenuti più opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento e ad evitare ulteriori e più gravi conseguenze. In tali casi devono essere sospese le operazioni di rifornimento ponendo in essere, in presenza di sversamenti, ogni attività idonea ad evitare la fuoriuscita ed a limitare l'entità dello sversamento. L'obbligo di informazione sussiste anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone o delle infrastrutture portuali. Sono a carico del fornitore del servizio o della nave a seconda delle rispettive responsabilità, le spese di bonifica della zona interessata dallo sversamento.

Articolo 46

Caratteristiche delle manichette

1. Le manichette utilizzate per le operazioni di bunkeraggio devono essere costruite in conformità alle norme EN1765 o BS1435, collaudate all'atto della fornitura e

periodicamente controllate e pressate ogni dodici mesi indipendentemente dal numero di ore di lavoro, allo scopo di accertare la loro integrità come previsto dalle vigenti disposizioni in materia.

2. Ogni manichetta deve essere dotata di apposito certificato sul quale devono essere riportate tra l'altro le condizioni massime di esercizio, che devono essere stampigliate anche su ogni singola manichetta, così come previsto dalla normativa vigente.
3. I relativi certificati, copia dei quali deve essere esibita a richiesta del personale che effettua i controlli, devono contenere le seguenti informazioni:
 - massima pressione di esercizio;
 - massima temperatura di esercizio;
 - prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
 - data e pressione di collaudo;
 - certificato di collaudo.

I dati di identificazione delle manichette devono essere stampigliati sulle flange o sulle manichette.

CAPO II

BUNKERAGGIO A MEZZO DISTRIBUTORI FISSI

Articolo 47

Bunkeraggio alle unità navali a mezzo di distributori fissi in banchina

1. I distributori automatici fissi presenti nell'ambito del porto di Gioia Tauro, assentiti in concessione demaniale marittima dall'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, come definiti dal D.lgs.n. 32 del 1998 e ss.mm.ii., sono destinati al bunkeraggio di unità da traffico locale, da pesca e diporto.
2. Le operazioni di rifornimento a mezzo di distributori fissi in banchina sono consentite per prodotti con punto di infiammabilità, determinato col sistema a vaso chiuso, superiore o uguale a 60° C e, qualora in possesso dei requisiti tecnici e delle previste autorizzazioni anche di carburanti aventi un punto di infiammabilità inferiore a 60°C.
3. Essi devono essere:
 - muniti di dispositivi di sicurezza approvati dal Ministero dell'interno in ottemperanza al titolo I punto XVII del D.M. 31 luglio 1934 e ss.mm.ii. e dei dispositivi per la captazione dei vapori di cui al Decreto ministeriale del 16 maggio 1996 e ss.mm.ii. e successivo "Regolamento recante norme per l'installazione dei dispositivi di recupero dei vapori di benzina presso i distributori" n.76 del 20 gennaio 1999 e ss.mm.ii. del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero delle attività produttive e della salute;
 - provvisti di idonea cartellonistica indicante, in più lingue (almeno in lingua italiana e inglese), i pericoli e le principali modalità per la conduzione delle operazioni di bunkeraggio ed in particolare l'avviso di: *"spegnere i motori durante il rifornimento – ventilare il vano motore/serbatoi prima di avviare il motore"*.

4. Per l'esercizio dell'attività, anche ai fini della sicurezza marittima e della tutela dell'ambiente, il concessionario deve attenersi a quanto prescritto nel titolo concessorio, nel certificato prevenzioni incendi e nelle altre eventuali autorizzazioni previste dalla vigente normativa in materia.
5. Il concessionario del distributore durante le operazioni di bunkeraggio alle unità navali di cui al precedente comma 1, deve:
- assicurare che le manichette siano integre e in perfette condizioni di impiego per evitare qualsiasi spandimento;
 - mantenere sul posto, efficienti e pronti all'uso i mezzi antincendio prescritti dal D.M. 31 luglio 1934 del Ministero dell'interno e ss.mm.ii e dal certificato prevenzione incendi. In ogni caso, quale dotazione minima deve tenere pronti all'uso almeno n°1 estintore a CO2 da Kg. 5 e n°1 a polvere da Kg. 6;
 - mantenere disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia (almeno 2 secchi – quantità minima 10 Kg.) ed attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti – panne-fogli oleo-assorbenti), di marca e tipo approvati dal competente Ministero, in grado di circoscrivere e ricoprire almeno lo spazio di mare compreso tra l'unità navale da bunkerare e la banchina-pontile in concessione;
 - delimitare l'area interessata dal bunkeraggio, sistemando anche più cartelli recanti la scritta *"bunkeraggio/ rifornimento in corso, vietato transitare, fumare e fare uso di fiamme libere"*;
 - effettuare continua vigilanza ai fini antincendio e antinquinamento, vietando alle persone estranee di avvicinarsi al punto di erogazione;
 - assicurarsi che il rifornimento venga effettuato con l'unità navale in banchina senza altro mezzo nautico affiancato.
6. Il Comandante della nave da rifornire durante l'attività di bunkeraggio deve:
- assicurarsi che i motori di propulsione siano spenti così come qualsiasi altro motore che non sia dotato di parascintille allo scarico;
 - assicurarsi che non venga eseguita alcun'altra operazione che possa generare calore o scintille;
 - predisporre un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo personale di bordo. La squadra antincendio deve mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte ad essere immediatamente impiegate.
 - obbligatoriamente ventilare sia il vano in cui sono installati i serbatoi, sia il vano apparato motore, dopo ogni operazione di rifornimento di benzina e prima di riavviare il motore;
 - assicurarsi che il rifornimento venga effettuato con l'unità navale in banchina senza altro mezzo nautico affiancato.
7. Per quanto concerne l'utilizzo e l'immissione in mercato di combustibili per uso marittimo, con particolare riferimento alle percentuali di tenore di zolfo ammissibili, e degli obblighi in capo ai Comandanti delle navi e dei fornitori, si rimanda alle specifiche disposizioni di legge di cui all'art.295 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 e ss.mm.ii..

Articolo 48

Rifornimento dei distributori fissi in banchina

1. Il rifornimento dei distributori fissi in banchina può essere effettuato tramite autobotti nel rispetto delle condizioni previste dal D.M. 31 luglio 1934 e successive modifiche ed integrazioni.
2. In ogni caso durante le operazioni di rifornimento dei serbatoi del distributore fisso a mezzo autobotte, il concessionario/addetto alle operazioni deve assicurare il rispetto delle prescrizioni generali di cui ai precedenti articoli 45,46 e 47, commi 4 e 5, in quanto applicabili, ed in particolare effettuare continua vigilanza ai fini antincendio e antinquinamento, vietando alle persone estranee di avvicinarsi all'autobotte ed al punto di erogazione.
3. Il conducente dell'autobotte non può allontanarsi dal veicolo durante l'intera durata della sosta in porto e/o del rifornimento e una volta ultimate le operazioni deve uscire immediatamente dal porto.

CAPO III

BUNKERAGGIO A MEZZO AUTOBOTTE

Articolo 49

Generalità

1. E' vietato effettuare operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte alle navi nel porto di Gioia Tauro senza l'autorizzazione rilasciata di volta in volta dall'Autorità marittima.
2. Per ottenere l'autorizzazione di cui al precedente comma 1, la ditta fornitrice, incaricata dal Comandante-armatore-della nave, ricompresa nel campo di applicazione dell'Ordinanza n°25 del 04.10.2022 e ss.mm.ii (Port Management Information System) della Capitaneria di porto di Gioia Tauro, deve presentare, per il tramite del Raccomandatario marittimo-rappresentante in possesso delle credenziali di accesso, apposita istanza attraverso il portale PMIS2. Le navi non ricomprese nel campo di applicazione dell'Ordinanza n°25 del 04.10.2022 adempiono alla presente formalità come previsto dall'articolo 13 (Pratiche escluse) della predetta ordinanza; in caso di blocco si applicano le disposizioni di cui all'articolo 10 della ordinanza che disciplina l'utilizzo del sistema PMIS2.
3. A cura dell'Agenzia marittima raccomandataria della nave da rifornire o della ditta fornitrice del combustibile:
 - copia dell'autorizzazione deve essere inviata al personale della Gioia Tauro port security s.r.l. che presidia il varco nord, con modalità concordate con la predetta società, ai fini dell'accesso in porto (nel caso di bunkeraggio nel porto di Gioia Tauro);
 - copia dell'autorizzazione deve essere consegnata prima dell'inizio delle operazioni al Comandante della nave, al conducente dell'autobotte ed al Capo squadra del servizio di vigilanza antincendio a terra di cui al successivo

articolo 48, affinché venga presa cognizione di eventuali particolari prescrizioni in essa contenute.

4. E' vietato l'accesso in porto delle autobotti senza la prescritta autorizzazione.
5. Le operazioni di rifornimento a mezzo autobotte possono essere effettuate esclusivamente per prodotti (combustibile liquido o oli lubrificanti) il cui punto di infiammabilità, determinato con il sistema a vaso chiuso, sia superiore o uguale a 60°.
6. Le operazioni devono essere eseguite nel rispetto delle prescrizioni generali di cui ai precedenti articoli 45 e 46 e di quelle contenute nelle check-list in **allegato 9** e **allegato 10**.
7. Durante il rifornimento la nave deve sospendere le operazioni commerciali.
8. Per quanto concerne l'utilizzo e l'immissione in mercato di combustibili per uso marittimo, con particolare riferimento alle percentuali di tenore di zolfo ammissibili, e degli obblighi in capo ai Comandanti delle navi e dei fornitori, si rimanda alle specifiche disposizioni di legge di cui all'art.295 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 e ss.mm.ii.

Articolo 50

Vigilanza a terra

1. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte alle navi nel porto di Gioia Tauro non possono essere effettuate senza che venga predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio a terra.
2. Il servizio di cui al precedente comma, reso ai sensi del D.M. n.261 del 22 febbraio 1996 e ss.mm.ii., è assicurato da una squadra di almeno 3 unità dei Vigili del fuoco dotata di automezzo per il servizio di vigilanza antincendio con relativo onere di spesa a carico del richiedente.
3. Il servizio di cui al precedente comma deve essere richiesto dal Comandante della nave/Agenzia marittima raccomandataria mediante invio di apposita istanza direttamente al Comando provinciale dei Vigili del fuoco di Reggio Calabria, di regola con 5 giorni di anticipo rispetto alla data in cui il servizio dovrà essere espletato.
4. Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano alle operazioni di bunkeraggio delle unità che svolgono i servizi portuali di rimorchio, ormeggio-battellaggio e pilotaggio, fermo restando quanto prescritto al precedente articolo 4 in quanto applicabile.

Articolo 51

Deroghe

1. Per le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte di combustibile liquido fino a 15 tonnellate non è obbligatorio il servizio di vigilanza a terra di cui al precedente articolo.
2. Il bunkeraggio di oli lubrificanti con punto di infiammabilità superiore a 125°C, nel porto di Gioia Tauro, può essere effettuato durante le operazioni commerciali senza l'assistenza antincendio del Corpo dei Vigili del Fuoco.

3. Il bunkeraggio di combustibile liquido con punto di infiammabilità superiore o uguale a 60° C. determinato con il sistema a vaso chiuso, nel porto di Gioia Tauro, può essere effettuato anche durante le operazioni commerciali con l'osservanza delle seguenti prescrizioni:

- mantenere un'area di sicurezza intorno all'autobotte, ambo i lati, di 35 metri parallelamente alla banchina e 30 metri di profondità dal ciglio banchina verso terra;
- utilizzo, sia di giorno che di notte, di birilli catarifrangenti e luci lampeggianti di colore giallo posizionati ai quattro angoli dell'area di sicurezza;
- divieto di movimentare merci pericolose della classe 1 (esplosivi);
- vigilanza antincendio da parte della squadra dei Vigili del Fuoco.

Articolo 52

Obblighi del conducente dell'autobotte

1. Il conducente dell'autobotte incaricato dalla ditta/società rifornitrice:

- non può allontanarsi dal veicolo durante tutto il periodo della sosta in porto e/o del rifornimento, pronto ad attuare con immediatezza tutti i provvedimenti necessari in caso di emergenza;
- una volta ultimate le operazioni deve uscire immediatamente dal porto portando con sé l'eventuale rimorchio;
- si assicura che la quantità di prodotto erogabile non sia superiore alle 30 tonnellate per ogni autobotte;
- assicura la presenza, sottobordo ad ogni singola nave, di una sola autobotte per volta;
- effettua le operazioni in assenza di avverse condizioni meteomarine, accompagnate da scariche atmosferiche;
- si assicura che le autobotti e i loro rimorchi siano in possesso di tutte le abilitazioni e le certificazioni previste per il trasporto di prodotti infiammabili;
- garantisce che durante le operazioni in ore notturne, nei punti di attacco delle manichette e lungo il percorso delle stesse vi siano i valori di illuminamento di 10 lux;
- inizia le operazioni di rifornimento solo dopo essersi assicurato che tra l'autobotte e la nave sia stabilita l'equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa;
- effettua le operazioni di rifornimento alle navi traghetto con l'autobotte sempre in banchina e mai all'interno delle stesse;
- conduce l'autobotte all'interno del porto solo dopo che sia stata autorizzata l'operazione di rifornimento e può recarsi sottobordo alla nave da rifornire solo quando questa è pronta a ricevere il prodotto;
- prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento, deve verificare che sussistano tutte le condizioni per operare in sicurezza, compilando la check-list in **allegato 9** che deve essere conservata a bordo del veicolo fino al termine dell'operazione ed esibita quando richiesto dal personale addetto al controllo. Qualora dovesse venir meno anche una sola delle citate condizioni, il conducente deve sospendere le operazioni, informando l'Autorità marittima;

- si assicura che nella zona a terra interessata dal rifornimento e per tutta la durata delle operazioni non vengano effettuati lavori con fiamme libere di qualsiasi natura o che generino comunque scintille o produzione di calore; in tal caso non inizia le operazioni o le sospende immediatamente informando il Comandante della nave e l'Autorità marittima;
- si assicura che per tutta la durata del rifornimento intorno alla nave ed all'autobotte per un raggio di metri 20 non siano presenti altri automezzi, natanti o persone estranee;
- provvede a delimitare la zona interessata e segnalarla con un cartello indicante "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME";
- colloca nei pressi delle tubazioni impiegate per il rifornimento due estintori a schiuma della capacità non inferiore a 10 litri ed un contenitore di sabbia con attrezzi per lo spandimento della sabbia stessa;
- si assicura che le tubazioni di carico siano in ottimo stato e di caratteristiche conformi al precedente articolo 44;
- si assicura che l'autobotte sia munita di reti parascintille alle tubazioni di scarico del motore, dotata di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche, di pompa di tipo idoneo ed antideflagrante e di almeno due estintori di tipo omologato;
- comunica telefonicamente l'inizio e la fine delle operazioni di bunkeraggio nel porto di Taureana di Palmi alla sala operativa della Capitaneria di porto di Gioia Tauro (recapito telefonico 0966562973).

Articolo 53

Obblighi dei Comandanti delle navi

1. Il Comandante della nave da rifornire:

- prima di iniziare le operazioni di rifornimento deve verificare che sussistano tutte le condizioni per operare in sicurezza, compilando la check-list in **allegato 10** che deve essere conservata a bordo fino al termine dell'operazione ed esibito quando richiesto dal personale addetto al controllo; qualora dovesse venir meno anche una sola delle citate condizioni, il comandante della nave non deve iniziare le operazioni e, se già in corso, deve sospendere le stesse informando l'Autorità Marittima.
- durante lo svolgimento delle operazioni predispone un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo;
- assicura che siano disponibili e pronti all'uso una riserva di sabbia ed attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti, panne/fogli oleoassorbenti);
- assicura la presenza di una squadra antincendio con attrezzature in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;
- provvede affinché la nave intenta ad operazioni di rifornimento tenga a riva il segnale "B" del Codice internazionale dei segnali o una luce rossa per il periodo notturno;
- provvede affinché tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina ed i motori siano provvisti di parascintille;

- si assicura che tra l'autobotte e la nave sia stata stabilita l'equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa;
- si assicura che nella zona a bordo interessata dal rifornimento e per tutta la sua durata non siano effettuati lavori con fiamme libere di qualsiasi natura o che generino comunque scintille o produzione di calore;
- dispone affinché le operazioni di rifornimento vengano effettuate sotto il diretto controllo di un ufficiale della nave all'uopo designato (navi mercantili);
- informa via radio sul canale 9 VHF la sala operativa della Capitaneria di porto di Gioia Tauro dell'inizio e della fine delle operazioni di bunkeraggio (nave nel porto di Gioia Tauro).

Articolo 54

Rapporti con i terminalisti

1. Qualora l'operazione avvenga su una banchina in concessione a terminalisti prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento, deve essere consegnata copia dell'autorizzazione di cui al precedente articolo 40 al personale addetto alla sicurezza del terminale.
2. Sono fatti salvi gli obblighi di legge in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro che incombono sui vari soggetti operanti lungo le banchine portuali ed in particolare l'elaborazione dei documenti di valutazione dei rischi interferenziali di cui all'articolo 26 del D.lgs.81/08 e ss.mm.ii.

TITOLO VII

LAVORI CON FIAMMA

Articolo 55

Campo di applicazione

1. Le norme del presente Titolo disciplinano le procedure per il rilascio del nulla osta all'esecuzione di lavori con l'uso di fonti termiche, quali miscele ossiacetileniche, fiamma ossidrica, saldatura elettrica ed operazioni di ossitaglio a bordo delle navi e dei galleggianti presenti negli ambiti portuali del Circondario marittimo di Gioia Tauro. Resta inteso che per l'esecuzione di detti lavori si applicano tutte le leggi e regolamenti vigenti in materia di prevenzione degli incendi e degli infortuni in genere. Quanto sopra non esime, in ogni caso, il datore di lavoro (Comandante della nave o titolare dell'impresa di manutenzione) o chiunque interessato all'esecuzione dei lavori dall'adottare ogni altra precauzione che si renda necessaria per garantire la sicurezza delle operazioni.
2. Non sono soggetti alle disposizioni di cui al presente Titolo i lavori che comportano l'uso di fonti termiche eseguiti sulle navi a secco nell'ambito di cantieri navali autorizzati ed opportunamente recintati ed attrezzati per la costruzione, manutenzione, riparazione e trasformazione navale per i quali permane l'obbligo di osservanza delle disposizioni generali derivanti dal D.Lgs.81/2008 e successive modifiche ed integrazioni.
3. Le disposizioni del presente Titolo non si applicano altresì alle unità navali appartenenti alle forze armate e di polizia che devono tuttavia garantire equivalenti misure antincendio ed antinquinamento secondo i propri regolamenti di servizio interni.

Articolo 56

Definizioni

Ai fini del presente Titolo si intende per:

- nave: qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, pesca od altro scopo (art.136 Cod. Nav.);
- fonti termiche: è generalmente riferito all'uso di miscele ossiacetileniche o simili, della fiamma ossidrica, della saldatura elettrica, mezzi di riscaldamento, corpi caldi e di qualsiasi altro mezzo che produca una fonte di calore o scintille;
- consulente chimico di porto: il professionista iscritto all'albo dei Consulenti chimici di porto di cui all'art.68 Cod. Nav. tenuto dall'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio;
- luoghi di lavoro a bordo: luoghi ove si svolgono operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale;
- operazione di manutenzione, riparazione e trasformazione navale: qualsiasi operazione di manutenzione, riparazione e trasformazione effettuata su navi e

galleggianti in armamento o in disarmo ormeggiate negli ambiti portuali di Gioia Tauro e Taureana di Palmi.

- *datore di lavoro*: il titolare dell'impresa/società/ditta di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi; il comandante della nave che si avvale dei membri dell'equipaggio per operazioni di manutenzione e riparazione navali.

Articolo 57

Lavori a bordo con uso fonti termiche

1. I lavori di saldatura e taglio, nonché tutte le altre operazioni che comportino l'uso di fiamme libere, fiamme ossidriche, miscele ossiacetileniche, archi elettrici ed operazioni di ossitaglio in genere, effettuate a bordo delle navi presenti negli ambiti portuali del Circondario marittimo di Gioia Tauro, devono essere eseguiti secondo le modalità tecniche ed autorizzative contenute nel presente Titolo nonché in stretta ottemperanza a quanto stabilito dai decreti legislativi 27/07/1999 n.271 e n.272 e ss.mm.ii, dal D.Lgs.09/04/2008 n.81 e ss.mm.ii e dalle altre norme generali vigenti in materia.
2. L'inizio dei lavori di cui al comma precedente è subordinato al rilascio di apposito **Nulla osta** da parte dell'Autorità marittima dove vengono indicate le misure che devono essere adottate ai fini della sicurezza.
3. Fermo restando le previsioni di cui al comma 4 dell'art.46 del D.Lgs. n.272/99, in merito alla competenza ai fini di vigilanza in materia da parte dell'Azienda Sanitaria Provinciale, l'Autorità marittima ha la facoltà di effettuare verifiche e controlli al fine di accertare che le lavorazioni avvengano nel rispetto del presente Titolo, riservandosi altresì la facoltà di avvalersi, a spese del richiedente, dell'opera di un organo tecnico per accertamenti e controlli.
4. L'Autorità marittima si riserva altresì di impartire tutte le eventuali ulteriori disposizioni che si dovessero ritenere di volta in volta necessarie a garantire la salvaguardia della sicurezza portuale e della pubblica incolumità.
5. I lavori con l'uso di fonti termiche possono essere eseguiti dal personale di bordo e/o da imprese/società/ditte iscritte nei registri tenuti dall'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale, ai sensi dell'articolo 68 del Codice della navigazione.
6. Nell'ambito dei porti del Circondario marittimo di Gioia Tauro sono vietati lavori con uso di fonti termiche:
 - sulle navi con a bordo passeggeri, salvo che per lavori di lieve entità o improrogabili;
 - sulle unità poste in prossimità delle zone individuate per le operazioni di bunkeraggio.
7. La validità del nulla osta ad eseguire lavori con l'uso di fonti termiche a bordo delle navi decade e gli stessi devono essere immediatamente sospesi nei seguenti casi:
 - variazione dei lavori oggetto del nulla osta;
 - movimento della nave dalla banchina ove sono iniziati i lavori;
 - cambio Comandante della nave sempreché non intervenga una formale accettazione da parte del nuovo;

- cambio responsabile tecnico dei lavori, sempreché non intervenga una formale accettazione da parte del nuovo;
- per mancata ottemperanza delle norme contenute nel presente regolamento e in generale di quelle che regolano l'uso delle fonti termiche a bordo delle navi;
- per scadenza del limite temporale massimo di validità;
- per partenza della nave dai porti del Circondario marittimo di Gioia Tauro

Articolo 58

Rilascio del nulla osta

1. Il datore di lavoro che intende usare fonti termiche a bordo delle navi e galleggianti presenti nell'ambito dei porti del Circondario marittimo di Gioia Tauro deve presentare alla competente Autorità Marittima, una documentata istanza in bollo, utilizzando:
 - il facsimile in **allegato 11** per i lavori eseguiti direttamente dall'equipaggio;
 - il facsimile in **allegato 12** per i lavori eseguiti dalle imprese di manutenzione e riparazione delle navi.

All'istanza dovrà essere allegata tutta la documentazione in essa richiesta ed in particolare il datore di lavoro deve munirsi del Certificato di non pericolosità/gas-free rilasciato da un consulente chimico di porto, attestante che nei locali, compresi quelli adiacenti in cui devono essere eseguiti i lavori non vi siano sostanze suscettibili di infiammarsi od esplodere sotto l'azione del calore o delle scintille.

2. Ai sensi del comma 2 dell'art.46 del D.Lgs.272/99 nell'istanza dovranno essere indicati:
 - natura e durata dei lavori da effettuare;
 - descrizione dei locali/parti nei quali viene usata la fiamma o altri mezzi simili;
 - denominazione dell'impresa/personale che esegue i lavori;
 - indicazione del nominativo della persona responsabile delle operazioni.
3. L'Autorità Marittima, una volta ricevuta la suddetta documentazione, acquisisce il parere del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e dell'Azienda Sanitaria Provinciale competente, e successivamente rilascia il previsto nulla osta.
4. In particolari circostanze tecnico-operative avanzate dal datore di lavoro, documentate e supportate da accertamenti, l'Autorità marittima può concedere eventuali deroghe alle disposizioni del presente regolamento, sentiti il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e l'Azienda Sanitaria Provinciale competenti.
5. In ogni caso l'Autorità marittima si riserva la facoltà di richiedere ulteriori integrazioni, quali relazioni tecniche dettagliate e piani nave, allorquando si valuti che la specificità dell'operazione lo richieda.

Articolo 59

Tipologia di lavori con procedura semplificata

1. La richiesta di nulla osta riguardante lavori con l'uso di fiamma o altre fonti termiche, ricompresi nelle tipologie di cui al successivo comma 2, potrà essere esitata dalla competente Autorità Marittima con procedura semplificata.

2. Le tipologie dei lavori che potranno essere autorizzate con detta procedura sono quelle che interessano le seguenti strutture/attrezzature della nave:

➤ lavori in ambienti **ESTERNI** interessanti le seguenti sovrastrutture di coperta delle **navi** a condizione che detti lavori non interessino le parti che siano in contatto con locali o spazi chiusi della nave (stive o locali comunque definiti della nave):

- strutture per il supporto di apparecchiature per la manovra di cavi e di ancore;
- strutture di supporto di fanali e luci di bordo;
- ringhiere;
- scalette esterne e di accesso ai ponti;
- gru di bordo;
- sistemi di apertura e chiusura delle boccaporte delle stive;
- apparecchiature e gru per la messa a mare delle zattere e imbarcazioni di salvataggio;
- guardiacorpi;
- candelieri, tientibene e passerelle;
- passacavi;
- bottazzi;
- sfoghi d'aria in coperta che non provengono da casse/doppi fondi contenenti olio combustibile o lubrificante o contenenti residui degli stessi;
- strutture per il posizionamento di elementi di tenuta necessari al rizzaggio del carico;
- serbatoi d'acqua in coperta;
- specchio di poppa all'esterno;
- rampa locale garage;
- rivestimento opera morta;
- saldatura occhi su opera morta;
- bracci rulli di poppa, verricelli;
- in generale altre sovrastrutture individuate dal Consulente chimico di porto nel Certificato di non pericolosità quali tipologicamente simili.

➤ lavori in ambienti **ESTERNI** su **Unità da pesca** che interessano le seguenti zone di coperta e limitatamente alle parti delle predette che non siano in contatto con locali o spazi chiusi dell'unità contenenti sostanze tossiche, nocive o che possono presentare rischi di incendio/esplosione per la presenza di materiali di coibentazione o sostanze combustibili (residui oleosi, stracci, pareti di legno ecc...) o infiammabili (vernici, pitture ecc.)

- sostituzione e/o riparazione dell'arco di poppa;
- rivestimento opera morta;
- rivestimento prua;
- candelieri-tientibene-passerelle-coprimano-ringhiere-scalette in coperta;
- smontaggio e riparazione del verricello;
- saldatura occhi su opera morta;
- montaggio e/o riparazione bighi;
- sostituzione scivolo;
- sostituzione delle staffe di fissaggio dei ganci (bitte);

- lavori ai bottazzi, parabordi;
 - lavori ai servizi igienici;
 - lavori al salpancore;
 - lavori alle sistemazioni dei mezzi collettivi di salvataggio;
 - lavori alle antenne, alle luci, ai radar;
 - in generale altre sovrastrutture individuate dal Consulente chimico di porto nel Certificato di non pericolosità quali tipologicamente simili.
- lavori in ambienti **INTERNI** limitatamente alle parti delle strutture **NON** in contatto con locali, tubazioni o spazi che possono contenere sostanze tossiche, nocive o presentare rischi di incendio/esplosione per la presenza di materiali di coibentazione o sostanze combustibili (residui oleosi, stracci, pareti in legno, ecc..) o infiammabili (vernici, pitture ecc.):
- riparazione guide cellulari di navi portacontainer a condizione che le stive siano aperte e non contenenti merci pericolose;
 - lavori interessanti le strutture interne di locali abitabili e nei quali siano presenti sostanze scarsamente infiammabili, dove le condizioni di esercizio offrono scarsa possibilità di sviluppo di focolai e ove non sussistono probabilità di propagazione fiamme, come individuati e certificati dal Consulente chimico di porto nel Certificato di non pericolosità;
 - lavori interessanti strutture sporgenti all'interno di garages, car deck, tughe/casematte posizionate sul ponte.
3. Per la tipologia di lavori con procedura semplificata di cui al presente articolo l'Autorità Marittima, una volta ricevuta ed esaminata la documentazione, ed effettuate le verifiche del caso, rilascia il previsto nulla osta senza richiedere ulteriori pareri al Comando Provinciale dei VV.F. e all'A.S.P. competenti, in quanto già preventivamente acquisiti.

Articolo 60

Prescrizioni a carico del datore di lavoro

1. Il datore di lavoro ha la responsabilità della sicurezza dei lavori e ha il compito di coordinare, anche a mezzo di proprio responsabile tecnico qualificato appositamente delegato, gli interventi al fine di garantire la sicurezza della nave o del galleggiante contro i pericoli d'incendio e scoppio, nonché la salvaguardia della vita umana e la prevenzione degli incidenti sul lavoro. Tale scopo deve essere realizzato attraverso:
 - il coordinamento delle attività svolte affinché non si creino situazioni di incompatibilità e di pericolo;
 - la continua sorveglianza dei lavori, anche a mezzo di propri incaricati, per la prevenzione di incidenti;
 - la messa in opera di idonee attrezzature antincendio e in generale di prevenzione di incidenti;
 - il coordinamento, ai fini di scambio di informazioni, con il personale addetto alla sicurezza, qualora i lavori avvengano a bordo di una nave ormeggiata in una banchina in concessione a terminalista provvisti di piani di sicurezza delle aree e delle attività;

- la sospensione immediata di quei lavori che possano rappresentare un pericolo con l'obbligo di informare immediatamente l'autorità marittima;
 - l'applicazione delle vigenti norme in materia di prevenzione infortuni e di sicurezza, delle prescrizioni indicate nel certificato di non pericolosità rilasciato dal Consulente Chimico di porto e nel nulla-osta rilasciato dall'Autorità Marittima;
 - ogni altra precauzione stabilita dalle norme vigenti;
2. Il datore di lavoro è responsabile dell'idoneità delle attrezzature affidate ai propri dipendenti e dell'efficienza delle loro dotazioni antinfortunistiche.
 3. Qualora i lavori siano eseguiti da più imprese/società/ditte, l'armatore o il comandante della nave designa l'impresa capo-commessa.
 4. Il titolare dell'impresa capo-commessa nomina il responsabile tecnico dei lavori a bordo ed elabora il piano di cui all'art. 38 del D. Lgs. 272/1999.

Articolo 61

Precauzioni durante le lavorazioni a caldo

1. Il personale di bordo e/o delle imprese/società/ditte di riparazione e manutenzione, deve rispettare le vigenti norme di prevenzione infortuni e di sicurezza, le disposizioni del presente Titolo, e attenersi a tutte le indicazioni fornite dal responsabile tecnico dei lavori designato dal datore di lavoro.
2. Il Comandante della nave, il responsabile tecnico e gli addetti all'esecuzione dei lavori con l'uso di fiamma ossidrica o altre fonti di calore, ognuno per quanto di competenza, devono rispettare, altresì, le seguenti prescrizioni particolari emanate ai fini della sicurezza portuale e della navigazione:
 - attenersi alle disposizioni impartite dal responsabile tecnico dei lavori;
 - la zona in prossimità dei punti di lavoro ove viene impiegata la fiamma ossidrica o la saldatrice elettrica, o comunque la fonte di calore, deve essere mantenuta, al di qua ed al di là delle paratie interessate, sgombra da materiali, merci, combustibili o altre sostanze che possono sviluppare incendi produrre gas o pericoli in genere;
 - mantenere in efficienza e pronti all'uso i mezzi antincendio di bordo;
 - predisporre il servizio di vigilanza antincendio così come indicato nel certificato di pericolosità del consulente chimico di porto (procedura semplificata) e nel parere del Comando provinciale dei Vigili del fuoco (procedura normale) impiegando personale di bordo qualificato e formato secondo la normativa vigente o richiedendo il servizio di vigilanza antincendio reso dal Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco qualora prescritto in relazione alla specialità e tipologia dei lavori.
 - qualora i lavori vengano eseguiti entro i locali chiusi sia predisposto un adeguato sistema di ventilazione, nonché un sistema di aspirazione localizzata dei fumi alla sorgente, tenuto conto della cubatura del locale;
 - è vietato l'uso di gasogeni;
 - è vietato eseguire verniciature, in qualsiasi luogo della nave, durante l'esecuzione dei lavori a caldo. Eventuali deroghe potranno essere concesse su parere favorevole del Consulente Chimico di porto;

- è vietato effettuare la movimentazione di merce pericolosa ed il trasferimento di combustibili durante l'esecuzione dei lavori a caldo;
- in prossimità dei punti di lavoro deve essere facilmente reperibile la sotto elencata minima attrezzatura antincendio, se non espressamente prescritto nel nulla osta rilasciato dall'Autorità Marittima:
 - un estintore a polvere di almeno kg. 6 con capacità estinguente minima pari a 34A - 233 BC;
 - una manichetta pronta all'uso con boccalini a pioggia;
 - un recipiente d'acqua per il raffreddamento di eventuali canali e scoli incandescenti;
 - al termine di ogni lavoro a caldo nei locali non devono rimanere residui pericolosi delle lavorazioni e principi di combustione in atto;
- nei lavori devono essere impiegati soltanto attrezzature e materiali consentiti dalle vigenti leggi;
- dovranno essere predisposte particolari protezioni ignifughe affinché scorie incandescenti o scintille non riscaldano in luoghi ove possano creare pericolo;
- adottare ogni altra precauzione che si rendesse necessaria per garantire la sicurezza delle operazioni.

Articolo 62

Rapporti con i terminalisti

Qualora i lavori con uso di fiamma o di altre analoghe fonti termiche avvengano a bordo di navi ormeggiate in una banchina in concessione a terminalista provvisto di piani di sicurezza dell'area e delle attività, copia del nulla-osta deve essere consegnata al personale addetto al servizio sicurezza del terminale.

Articolo 63

Norme relative allo svolgimento di altre operazioni che comportano

l'adozione di misure di sicurezza particolari a norma del D.Lgs.272/99

Oltre a quanto specificatamente disposto nelle norme del presente Titolo, l'esecuzione delle operazioni relative a saldatura elettrica, lavori svolti in genere in locali chiusi ed angusti, lavori entro cisterne, casse, depositi di combustibile, doppi fondi e locali simili, sabbiature su navi sottoposte a lavori, pitturazione a spruzzo (airless), coibentazione, nonché ogni altra attività ad esse riconducibile per la presenza di elementi di rischio alla sicurezza e alla salute dei lavoratori, dovranno essere obbligatoriamente eseguite in stretta osservanza delle prescrizioni di cui agli artt.47,48,49,50,51 e 52 del Titolo III e delle altre norme applicabili del D.Lgs.272/99 in data 27/07/1999 e ss.mm.ii..

Articolo 64

Disposizioni transitorie

Fino all'emanazione di specifiche disposizioni, le presenti procedure e prescrizioni, in quanto applicabili, sono da considerarsi valide anche per l'esecuzione dei

medesimi lavori con l'uso di fonti termiche nell'ambito del porto di Taureana di Palmi.

TITOLO VIII

LAVORI SUBACQUEI

Articolo 65

Immersioni in ambito portuale

1. Coloro che intendano effettuare lavori marittimi che comportino l'impiego di operatori subacquei nelle acque del porto di Gioia Tauro devono essere iscritti nel registro ex art.68 del Codice della navigazione tenuto dall'Autorità di sistema portuale e impiegare esclusivamente sommozzatori e/o palombari in servizio locale, iscritti negli appositi registri tenuti dalla Capitaneria di porto di Gioia Tauro ovvero iscritti negli appositi registri presso altri porti nazionali previa presentazione da parte degli interessati della relativa autocertificazione.
2. E' facoltà del Comando di bordo affidare i lavori subacquei a personale straniero in possesso di idoneo ed equivalente titolo abilitativo in considerazione della particolarità dell'intervento da eseguire o quando lo stesso richieda una specifica professionalità.
3. Per eseguire i lavori subacquei nelle acque del porto di Gioia Tauro la ditta incaricata deve individuare un responsabile delle operazioni in possesso di qualifica di Operatore Tecnico subacqueo (OTS) a cura del quale deve essere inoltrata alla Capitaneria di porto di Gioia Tauro apposita comunicazione di effettuazione della/e immersione/i (inviandola agli indirizzi caselle di posta elettronica nostromi.cpgioiat@mit.gov.it; so.cpgioiat@mit.gov.it).
4. La comunicazione deve essere presentata utilizzando il modello in **allegato 13** almeno 24 ore prima dell'inizio delle operazioni o nei casi di imprevista urgenza non oltre le due ore prima dell'inizio dei lavori.
5. Nel caso dell'impiego da parte della nave del personale straniero di cui al precedente comma 2, la comunicazione dovrà essere inviata dal Comandante della nave anche per il tramite dell'Agenzia marittima utilizzando il modello in **allegato 14** al presente regolamento nei tempi e con i modi previsti dai precedenti comma 3 e 4.
6. Fino all'emanazione di specifiche disposizioni, le presenti procedure e prescrizioni, in quanto applicabili, sono da considerarsi valide anche per le immersioni che vengono effettuate nell'ambito del porto di Taureana di Palmi. In tal caso gli indirizzi di posta elettronica a cui inviare la comunicazione di cui al precedente comma 3 è dl.palmi@mit.gov.it e so.cpgioiat@mit.gov.it;

Articolo 66

Immersioni nelle acque del circondario marittimo

1. Le prescrizioni di cui al precedente articolo 65 si applicano, per quanto compatibili, anche alle immersioni effettuate nelle acque del circondario marittimo di Gioia Tauro. Nello specifico coloro che intendano effettuare lavori

marittimi che comportino l'impiego di operatori subacquei nelle acque del Circondario marittimo di Gioia Tauro al di fuori degli specchi acquei portuali di giurisdizione devono utilizzare esclusivamente sommozzatori in possesso della qualifica di Operatore tecnico subacqueo (OTS) dandone preventiva comunicazione alla Capitaneria di porto di Gioia Tauro utilizzando il format in **allegato 13**.

2. La predetta comunicazione dovrà essere presentata presso la Capitaneria di porto di Gioia Tauro (inviandola all'indirizzo di posta elettronica **so.cpgioiat@mit.gov.it**) almeno 5 giorni prima dell'inizio delle operazioni, al fine di consentire al Capo del Circondario marittimo di disciplinare lo svolgimento delle attività per gli aspetti di sicurezza della navigazione e salvaguardia della vita umana in mare con proprio provvedimento ordinatorio e/o richiedendo l'emissione di avviso ai naviganti.

Articolo 67

Altri obblighi

1. Prima di iniziare le attività il responsabile delle operazioni deve dare preventiva comunicazione alla Sala operativa della Capitaneria di porto di Gioia Tauro ed al Comando della nave (in caso di lavori sotto bordo). Analoga comunicazione deve essere effettuata al termine delle operazioni.
2. Le comunicazioni di cui al precedente comma 1, per i lavori marittimi subacquei che vengono effettuati nell'ambito del porto di Gioia Tauro, dovranno essere effettuate via radio sul canale VHF 9 in modo che anche i servizi tecnico nautici siano informati delle attività in corso.
3. Le comunicazioni di cui al precedente comma 1, per i lavori marittimi subacquei che vengono effettuati nel porto di Taureana di Palmi e nelle acque marittime di giurisdizione, potranno essere effettuate anche via telefono contattando la sala operativa della Capitaneria di porto di Gioia Tauro al numero 0966562973.
4. Durante l'immersione il sommozzatore deve essere assistito, in superficie, da un secondo operatore in grado di intervenire in caso di emergenza ed assicurare un ascolto radio continuo sul canale VHF 9 ed un collegamento telefonico, per i lavori all'interno del porto di Gioia Tauro, ed un ascolto radio continuo sul canale VHF 16 e telefonico, per i lavori nell'ambito del porto di Taureana di Palmi e nelle acque marittime di giurisdizione.
5. Sul luogo dello svolgimento delle immersioni deve essere presente un'unità appoggio con caratteristiche idonee a tale tipo di servizio. In caso di lavori in prossimità delle banchine, 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" e deve essere munita di apparato radio VHF anche di tipo portatile per assicurare un contatto continuo con la sala operativa della Capitaneria di porto di Gioia Tauro.
6. L'equipaggiamento e le attrezzature individuali e non, utilizzate dai sommozzatori, devono essere conformi a quanto previsto dalla vigente normativa

in materia. Nel caso il materiale sia installato a bordo di unità navale appoggio, è necessaria una certificazione di collaudo rilasciata da un Ente tecnico navale.

7. La/le immersioni devono essere sospese in caso di condimeteo avverse che ne sconsigliano la prosecuzione per l'incolumità degli operatori e, comunque, su disposizione dell'Autorità marittima.
8. Il rispetto delle norme di cui al presente provvedimento, finalizzato alla salvaguardia della vita umana in mare ed alla sicurezza della navigazione, non esimono il responsabile delle operazioni e/o datore di lavoro dal rispetto di ogni pertinente norma di legge in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro ai sensi del Decreto legislativo 81/2008 e ss.mm.ii.

TITOLO IX

RIPRESE CINEMATOGRAFICHE E FOTOGRAFICHE IN PORTO

Articolo 68

Autorizzazioni

1. Coloro che intendono effettuare riprese televisive o servizi fotografici nell'ambito del porto di Gioia Tauro, devono presentare alla Capitaneria di porto di Gioia Tauro un'istanza secondo il modello in **allegato 15**, contenente le seguenti informazioni:
 - motivo/scopo delle riprese/servizi che si intendono effettuare;
 - data, orario, area interessata e modalità di svolgimento degli stessi;
 - generalità complete degli operatori che accedono nell'area portuale;
 - copia dell'autorizzazione di accesso in porto rilasciata dall'Adsp, nonché di eventuali ulteriori autorizzazioni/nullaosta ritenuti necessari.
2. Fino all'emanazione di specifiche disposizioni, le presenti procedure e prescrizioni, in quanto applicabili, sono da considerarsi valide anche per le riprese cinematografiche/fotografiche che vengono effettuate nell'ambito del porto di Taureana di Palmi. In tal caso l'istanza di cui al precedente comma 1 deve essere inviata alla Delegazione di spiaggia di Palmi.

Articolo 69

Comunicazioni

Qualora le predette attività vengano patrocinate e/o promosse dall'Adsp e dalle FF.AA./Forze di polizia, per finalità d'istituto, ovvero commissionate dai titolari di concessioni demaniali marittime ricadenti all'interno dei predetti porti e limitatamente alle aree in concessione e per fini propri, deve essere inoltrata alla Capitaneria di porto di Gioia Tauro e alla Delegazione di spiaggia di Palmi (nel caso di riprese all'interno del porto di Taureana di Palmi), dagli interessati, una comunicazione conforme all'**allegato 16**, con indicati gli elementi di cui al precedente articolo 68.

Articolo 70

Prescrizioni generali

Fatto salvo il rispetto delle norme di sicurezza previste dal presente regolamento e di tutte le altre applicabili al caso in esame, durante le riprese televisive e i servizi fotografici gli operatori devono conservare l'autorizzazione o la comunicazione di cui ai precedenti articoli, in modo da poterla esibire a richiesta del personale dell'Autorità Marittima, delle Forze di Polizia, degli ispettori dell'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio e delle Guardia particolari giurate della Gioia Tauro Port Security s.r.l. ed osservare le seguenti condizioni:

- le attività video-fotografiche possono essere effettuate esclusivamente dal personale indicato nell'istanza in premessa, debitamente autorizzato all'ingresso in porto dall'Adsp;
- divieto di riprendere le zone e le installazioni militari eventualmente presenti in loco;
- obbligo di osservanza delle norme del presente regolamento di sicurezza;
- divieto di intralcio alle operazioni portuali/commerciali e alle manovre di ormeggio e di disormeggio delle navi;
- obbligo di acquisire l'eventuale nulla osta da parte del Comando nave interessato dai servizi fotografici/video da eseguire.

IL COMANDANTE
C.F.(CP) Vincenzo ZAGAROLA

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del
D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 e del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82

Firmato Digitalmente da/Signed by:

VINCENZO ZAGAROLA

In Data/On Date:

martedì 29 agosto 2023 10:08:45

