



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO
GUARDIA COSTIERA
CAGLIARI**

Via dei Calafati n. 19 - +39 070 605171 – www.guardiacostiera.gov.it/cagliari - dm.cagliari@pec.mit.gov.it – cpcagliari@mit.gov.it

ORDINANZA N. (vedi stringa in alto)

**“APPROVAZIONE DEL REGOLAMENTO DI SICUREZZA PER LA DISCIPLINA DEI SERVIZI
MARITTIMI E PORTUALI - PORTO DI CAGLIARI – APPRODO DI SARROCH”**

Il sottoscritto Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Cagliari,

- VISTA** l'Ordinanza n. 1055 del 08 agosto 1970 di questa Capitaneria di porto afferente l'approvazione del “Regolamento per la disciplina delle attività marittime e portuali nell'ambito del porto di Cagliari” e ss. mm. e ii.”;
- VISTA** l'Ordinanza n. 24/84 del 23 marzo 1984 di questa Capitaneria di porto afferente la disciplina delle operazioni subacquee svolte nell'ambito del Circondario marittimo di Cagliari;
- VISTA** l'Ordinanza n. 62/84 del 30 novembre 1984 di questa Capitaneria di porto afferente le operazioni di imbarco e sbarco a mezzo autobotti dal terminale di Assemini;
- VISTA** l'Ordinanza n. 68/87 del 26 ottobre 1987 che approva le “Disposizioni concernenti la caricazione e/scaricazione delle sostanze liquide nocive e dei prodotti chimici liquidi pericolosi, nonché la prevenzione dell'inquinamento da sostanze liquide nocive”;
- VISTA** l'Ordinanza n. 50/96 del 04 ottobre 1996 di questa Capitaneria di porto con la quale vengono dettate disposizioni sulle modalità di avvicinamento in banchina delle navi;
- VISTA** l'Ordinanza n. 161/04 del 05 novembre 2004 di questa Capitaneria di porto con la quale è stato approvato il “Regolamento per il lavori con l'uso delle fonti termiche a bordo delle navi nel Circondario Marittimo di Cagliari”;
- VISTA** l'Ordinanza n. 198/07 del 19 dicembre 2007 di questa Capitaneria di porto con la quale è stato disciplinato il servizio di bunkeraggio di combustibili liquidi alle navi, ai pescherecci e alle unità da diporto all'ormeggio nei porti del Circondario marittimo di Cagliari;
- VISTA** l'Ordinanza n. 88/09 del 19 maggio 2009 di questa Capitaneria di porto con la quale è stato approvato il Regolamento degli accosti del pontile B Levante (B1) del terminale di Assemini;
- VISTA** l'Ordinanza n. 116/10 del 23 luglio 2010 di questa Capitaneria di porto con la quale è stato approvato il Regolamento per l'imbarco, lo sbarco, il trasbordo ed il transito di merci pericolose in colli e su unità di trasporto del carico, a bordo delle navi che scalano il porto di Cagliari;
- VISTA** l'Ordinanza n. 120/12 del 02 luglio 2012 di questa Capitaneria di porto con la quale è stato approvato il Regolamento per le operazioni di imbarco, sbarco e trasporto marittimo di carichi solo alla rinfusa nel porto di Cagliari;
- VISTA** l'Ordinanza n. 60/19 del 17 aprile 2019 di questa Capitaneria di porto con la quale è stata approvata e resa esecutiva la disciplina del bunkeraggio a mezzo bettolina nei porti e nelle rade del Circondario marittimo di Cagliari;
- VISTI** gli esiti dei rapporti di inchiesta di cui al punto 9 del D.I. n° 112/2018 datato 24 settembre 2018;
- TENUTO CONTO** delle “Linee guida per la disciplina della sicurezza degli accosti e dei servizi marittimi” emanate dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto;
- CONSIDERATO** il contenuto del Documento redatto dalla Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa portuale di questa Capitaneria di porto allo scopo di garantire un quadro di sintesi delle principali linee di attività svolte nel porto di Cagliari;
- PRESO ATTO** delle risultanze dell'incontro svolto in data 20.03.2024 con i rappresentanti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, del Comando Vigili del fuoco di Cagliari, del Consulente Chimico del porto di Cagliari nonché dei servizi tecnico nautici operanti nel porto di Cagliari;
- RAVVISATA** l'esigenza di ricondurre ad un unico provvedimento ordinativo, la pluralità di disposizioni emanate nel tempo, al fine di disciplinare in maniera organica la sicurezza degli accosti e dei servizi marittimi che si svolgono all'interno del porto di Cagliari;

RITENUTO opportuno fornire una base per l'applicazione armonizzata delle misure finalizzate alla disciplina dei servizi marittimi svolti in ambito portuale;

RAVVISATA la necessità, alla luce della mutata configurazione del porto (larghezza degli spazi evolutivi, lunghezza e larghezza dei canali, fondali disponibili, presenza di ostacoli), delle mutate dimensioni e caratteristiche evolutive delle navi che scalano il sorgitore di Cagliari, di aggiornare il "Regolamento per la disciplina delle attività marittime e portuali nell'ambito del porto di Cagliari di sicurezza" in precedenza richiamato;

VISTE le peculiari normative e disposizioni di settore, nonché gli artt. 30, 62 e 81 del Codice della Navigazione e gli artt. 59, 62, 63 e 64 del relativo Regolamento di esecuzione;

ORDINA

Articolo 1

E' approvato l'allegato "REGOLAMENTO DI SICUREZZA PER LA DISCIPLINA DEI SERVIZI MARITTIMI E PORTUALI – PORTO DI CAGLIARI – APPRODO DI SARROCH".

La presente Ordinanza entra in vigore in data **02 aprile 2024 alle ore 00:01** ed abroga in pari data l'Ordinanza n. 1055/70 del 08 agosto 1970 e ss. mm. e ii..

Con l'entrata in vigore della presente Ordinanza sono, altresì, abrogate le sottoelencate Ordinanze in premessa richiamate:

- Ordinanza n. 1055 del 08 agosto 1970;
- Ordinanza n. 24/84 del 23 marzo 1984;
- Ordinanza n. 62/84 del 30 novembre 1984;
- Ordinanza n. 68/87 del 26 ottobre 1987;
- Ordinanza n. 50/96 del 04 ottobre 1996;
- Ordinanza n. 161/04 del 05 novembre 2004;
- Ordinanza n. 198/07 del 19 dicembre 2007;
- Ordinanza n. 88/09 del 19 maggio 2009;
- Ordinanza n. 116/10 del 23 luglio 2010;
- Ordinanza n. 120/12 del 02 luglio 2012;
- Ordinanza n. 60/19 del 17 aprile 2019;

nonché ogni altra disposizione in contrasto con il contenuto dell'allegato Regolamento.

Articolo 2

I contravventori alla presente Ordinanza, salvo che il fatto non costituisca diverso o più grave illecito, saranno ritenuti responsabili di tutti i danni che potessero derivare a loro, a terzi e/o a cose in conseguenza dell'inosservanza della presente norma e saranno puniti ai sensi della vigente normativa.

Articolo 3

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata mediante l'affissione all'albo dell'ufficio, l'inclusione alla pagina "ordinanze" del sito istituzionale www.guardiacostiera.gov.it/cagliari, nonché la diffusione tramite gli organi di informazione.

Cagliari (vedi data di sottoscrizione)

IL COMANDANTE
C.A. (CP) aus. rich. Mario VALENTE
Documento firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 82/2005



MARIO VALENTE
Ministero della
Difesa/97355240587
21.03.2024 16:38:25
GMT+01:00



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO
GUARDIA COSTIERA
CAGLIARI**

Via dei Calafati n. 19 - +39 070 605171 - www.guardiacostiera.gov.it/cagliari - dm.cagliari@pec.mit.gov.it - cpcagliari@mit.gov.it

**REGOLAMENTO DI SICUREZZA PER LA DISCIPLINA DEI SERVIZI
MARITTIMI E PORTUALI**

PORTO DI CAGLIARI – APPRODO DI SARROCH



EDIZIONE 2024

REVISIONI E VARIANTI

[illegible]

TITOLO 1

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Obiettivi

1. Il presente Regolamento ha, come obiettivo principale, lo scopo di disciplinare in maniera organica la sicurezza degli accosti e dei servizi marittimi che si svolgono all'interno del porto di Cagliari.
2. Il Regolamento intende, inoltre, fornire una base per l'applicazione armonizzata delle misure finalizzate alla disciplina delle seguenti attività che si svolgono all'interno del porto di Cagliari e dell'approdo di Sarroch:
 - a. imbarco, sbarco e transito di merci pericolose;
 - b. imbarco e sbarco di merci alla rinfusa;
 - c. operazioni di bunkeraggio;
 - d. lavori con uso di fonti termiche a bordo nave;
 - e. lavori subacquei.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente Regolamento si applica a tutte le navi, indipendentemente dalla loro bandiera, che fanno scalo o operano nel porto di Cagliari e nell'approdo di Sarroch, ad esclusione delle navi militari e da guerra, delle navi ausiliarie o di altre navi possedute o gestite da uno Stato, se impiegate solo per servizi statali a fini non commerciali.
2. Le navi escluse dall'ambito di applicazione del presente Regolamento sono tenute a conformarsi alla disciplina del presente Regolamento garantendo un livello equivalente di sicurezza, tenuto conto delle specifiche prescrizioni tecniche previste per dette navi, delle caratteristiche di ogni classe di unità, anche in materia di prevenzione incendi e antinquinamento.

Articolo 3

Definizioni

1. Ai fini del presente Regolamento si intende per:
 - a. Porto di Cagliari: lo specchio acqueo del porto vecchio e del porto industriale (porto canale) e il terminale di Assemini;
 - b. Porto vecchio: lo specchio acqueo compreso tra la congiungente del molo foraneo di levante e il molo foraneo di ponente;
 - c. Porto industriale (porto canale): lo specchio acqueo compreso tra la congiungente della diga foranea di levante e la diga foranea di ponente;
 - d. Approdo di Sarroch: lo specchio acqueo delimitato dalla congiungente dei seguenti punti (datum WGS84):

Latitudine	Longitudine
39° 07.240' N	009° 00.556' E
39° 07.240' N	009° 04.580' E
39° 03.740' N	009° 06.880' E
39° 02.040' N	009° 06.880' E
39° 02.040' N	009° 04.280' E
39° 04.599' N	009° 02.875' E
39° 04.532' N	009° 01.651' E

e. Terminal di Assemini: Pontile ubicato nel golfo di Cagliari dal punto di coordinate (datum WGS84) Lat. $39^{\circ} 09.95'$ N - Long. $009^{\circ} 01.95'$ E al punto di coordinate Lat. $39^{\circ} 09.41'$ N - Long. $009^{\circ} 02.89'$ E.

TITOLO 2
PORTO DI CAGLIARI

Articolo 4
Individuazione degli accosti

1. Fermo restando quanto definito dall'Autorità di Sistema Portuale in tema di destinazione d'uso delle opere e degli ormeggi portuali, sono individuati i seguenti punti di accosto:

a) PORTO VECCHIO:

- i. Calata dei Mercedari: banchina su cui sono installati alcuni pontili galleggianti destinati all'ormeggio di unità da diporto;
- ii. Pennello S. Elmo: lato sud-est sono installati alcuni pontili galleggianti utilizzati per l'ormeggio di unità da diporto; lato nord-ovest è presente un distributore di carburante per piccole e medie unità;
- iii. Calata dei Trinitari: banchina su cui sono installati alcuni pontili galleggianti destinati all'ormeggio di unità da diporto;
- iv. Pennello di Bonaria: nelle banchine del pennello di Bonaria lato levante sono installati alcuni pontili galleggianti destinati all'ormeggio di unità da diporto; le banchine lato ovest sono utilizzate per l'ormeggio di piccole unità da traffico;
- v. Banchina Garau: in uso alla Marina Militare;
- vi. Banchina Ichnusa: i primi 220 metri dalla testata utilizzati per l'ormeggio di unità da diporto; i restanti metri di banchina fino alla radice in uso alla Marina Militare;
- vii. Molo Capitaneria: in uso alla Marina Militare;
- viii. Molo Capitaneria (interno darsena): in uso per l'ormeggio delle unità della Corporazione piloti di Cagliari; il restante tratto in uso alla Marina Militare;
- ix. Calata darsena: lato Capitaneria in uso per l'ormeggio delle motovedette della Capitaneria di porto, nel restante tratto sono installati pontili galleggianti per l'ormeggio di unità da diporto; lato via Roma sono installati pontili galleggianti per l'ormeggio di unità da diporto;
- x. Molo Dogana: su tutti e tre i lati sono installati pontili galleggianti per l'ormeggio di unità da diporto;
- xi. Calata via Roma: banchina su cui è installato un pontile galleggiante destinato all'ormeggio di unità da diporto;
- xii. Molo Sanità: banchina di levante destinata per l'ormeggio di unità da diporto; in testata è installato un pontile galleggiante che si estende fronte calata via Roma destinato per l'ormeggio di unità da diporto; banchina di ponente destinata per l'ormeggio di unità da diporto;
- xiii. Calata Azuni: banchina destinata per l'ormeggio di unità da diporto;
- xiv. Calata S. Agostino: banchina destinata per l'ormeggio di unità da diporto;
- xv. Molo Sabauda: banchina di levante (interno) utilizzata per l'ormeggio di navi da carico/passeggeri; testata utilizzata per l'ormeggio delle unità navali del gruppo ormeggiatori di Cagliari e da unità utilizzate per i servizi svolti in ambito portuale; banchina di ponente (radice e successivo dente) utilizzata per l'ormeggio di navi da carico/passeggeri;

- xvi. Calata riva di ponente: sono presenti i due scivoli per l'approdo delle navi di tipo Ro/Ro ormeggiate nelle banchine adiacenti;
- xvii. Molo Rinascita: banchina di levante utilizzata per l'ormeggio di navi da carico/passeggeri; testata utilizzata per l'ormeggio delle unità navali che svolgono servizi in ambito portuale; banchina di ponente utilizzata per l'ormeggio di navi da carico/passeggeri;
- xviii. Darsena Sa Perdixedda: sono installati i pontili galleggianti per l'ormeggio delle unità da pesca;
- xix. Molo foraneo di ponente: utilizzato per l'ormeggio di navi in disarmo/lavori.

b) PORTO INDUSTRIALE (CANALE):

- i. Darsena servizi: le banchine presenti all'interno della darsena sono in uso alle Forze di Polizia e della Capitaneria di porto; una porzione è destinata all'ormeggio delle unità della Corporazione dei piloti di Cagliari;
- ii. Banchina Nord/Est 1° tratto: utilizzata per l'ormeggio di navi del tipo Ro/Ro da carico;
- iii. Banchina Nord/Est 2° tratto: utilizzata per l'ormeggio di navi del tipo Ro/Ro da carico, navi porta contenitori e altre tipologie di navi;
- iv. Banchine rinfuse (accosti da P1 a P6): utilizzate per l'ormeggio di navi da carico per lo sbarco/imbarco di merce varia.

Articolo 5

Disposizioni Generali

1. L'entrata, l'uscita e qualsiasi altro movimento di navi all'interno del porto di Cagliari devono essere preventivamente autorizzati dall'Autorità marittima, ad esclusione di quelli che riguardano le unità da pesca dirette o provenienti dalla darsena Sa Perdixedda e le unità da diporto destinate o provenienti esclusivamente dagli approdi turistici presenti nel porto di Cagliari.
2. Tutte le unità da pesca non dirette nella darsena Sa Perdixedda nonché le unità da diporto non dirette in uno degli approdi turistici presenti in porto che necessitano di entrare nel porto di Cagliari per effettuare operazioni di rifornimento e/o brevi soste sono tenute ad informare via radio sul canale VHF 16-06 o via telefono al n. +39 070 659210 la sala operativa della Capitaneria di porto di Cagliari.
3. All'interno della *Precautionary area* è vietata la sosta di unità da diporto, da pesca e da traffico. Le suddette unità in transito devono lasciare la via alle navi impegnate nelle manovre di ingresso e uscita dal porto.
4. In presenza di avverse condizioni meteo, pericoli e situazioni di emergenza di qualsivoglia natura i Comandanti delle navi presenti in porto 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.
5. Durante l'esecuzione delle manovre di ormeggio/disormeggio è vietato il transito e la presenza di persone entro la fascia di venti metri dal ciglio della banchina interessata dalle manovre ovvero dalle bitte utilizzate per le già menzionate operazioni, fatta esclusione per gli ormeggiatori di servizio.
6. È altresì vietata, in presenza di nave all'ormeggio, la sosta di persone nel raggio di 10 metri dalle bitte dove sono incappellati i cavi di ormeggio ad

eccezione degli ormeggiatori di turno e del personale che abbia necessità, per l'espletamento delle proprie mansioni, di operare nella suddetta area.

Articolo 6

Norme di polizia in ambito portuale

1. Nello specchio acqueo del porto di Cagliari e nella *Precautionary area* sono vietate le seguenti attività:
 - a. immersioni subacquee o lavori subacquei salvo specifica autorizzazione dell'Autorità Marittima;
 - b. effettuare la balneazione;
 - c. attività di pesca di qualunque genere nonché il lavaggio di reti o attrezzi da pesca;
 - d. sostare o dare fonda con qualsiasi unità navale, se non ormeggiata alla rispettiva banchina, salvo specifica autorizzazione dell'Autorità Marittima;
 - e. navigazione a vela;
 - f. l'uso di segnali sonori e luminosi al di fuori dei casi di emergenza, salvo specifica autorizzazione dell'Autorità Marittima;
 - g. qualsiasi altra attività connessa all'uso del mare che possa creare pregiudizio alle manovre di ingresso/uscita delle navi e alla navigazione e sosta in genere;
 - h. avvicinarsi ad una distanza inferiore a 300 (trecento) metri dalle navi militari ormeggiate in porto.
2. È fatto, altresì, divieto di prelievo di acqua di mare dagli specchi acquei portuali di Cagliari. È consentito il prelievo esclusivamente per il lavaggio della coperta delle unità navali.

Articolo 7

Navigazione in ambito portuale

1. Nel corso della navigazione nello specchio acqueo del porto di Cagliari e nella *Precautionary area* si fa rinvio ai contenuti della Convenzione di Londra del 20/10/72 recante il Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG 72), ratificata e resa esecutiva con L. 27/12/77 n. 1085 e ss. mm ed ii.
2. All'interno della *Precautionary area* e nello specchio acqueo del porto di Cagliari tutte le unità devono lasciare sempre libera la rotta alle navi impegnate nella manovra in ingresso o in uscita dal porto.
3. Nelle acque portuali tutte le navi devono procedere con prudenza e ad una velocità ridotta necessaria per l'esecuzione in sicurezza della manovra, temperata alla salvaguardia delle opere portuali e delle altre navi ormeggiate. Le unità da diporto, da pesca e le unità minori da traffico devono comunque procedere ad una velocità non superiore ai 6 (sei) nodi, tenuto conto delle condizioni meteomarine presenti e delle caratteristiche strutturali del mezzo navale, 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.
4. Durante la navigazione in porto il Comandante della nave deve:
 - a. assicurare l'ascolto radio continuo sui canali 16 e 06 VHF;
 - b. tenere pronte le ancore per dare fondo all'occorrenza;
 - c. effettuare le manovre di accosto alle banchine con la velocità ridotta al minimo possibile;

d. segnalare con i dispositivi acustici regolamentari la propria presenza in caso di nebbia.

Articolo 8

Arrivo navi

1. L'armatore, il proprietario, la compagnia, l'agente o il comandante della nave diretta in porto a Cagliari deve presentare la domanda di accosto attraverso il sistema PMIS all'Autorità Marittima:
 - a. almeno 24 ore d'anticipo rispetto al previsto arrivo, se la durata del viaggio è pari o superiore a 24 ore;
 - b. non oltre il momento in cui la nave esce dal porto di provenienza, se la durata del viaggio è inferiore a 24 ore;
 - c. se lo scalo di destinazione non è noto o se lo stesso è aggiornato nel corso del viaggio, nel momento in cui è acquisita l'informazione di cambio della destinazione.
2. Le navi che non sono obbligate all'uso del PMIS adempiono agli obblighi di dichiarazione e alle formalità di arrivo mediante presentazione diretta presso gli uffici dell'Autorità marittima o con le altre modalità telematiche ammesse.
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.

Articolo 9

Partenza navi

1. L'armatore, il proprietario, la compagnia, l'agente o il comandante della nave deve presentare la richiesta di pratica di partenza attraverso il sistema PMIS entro le 4 ore precedenti la prevista partenza dell'unità, fatto salvo il caso di unità che effettui soste temporalmente inferiori, nonché l'eventuale variazione dati sosta di partenza della nave rispetto a quanto precedentemente comunicato.
2. 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.
3. Le navi che non sono obbligate all'uso del PMIS adempiono alle formalità di partenza mediante presentazione diretta presso gli uffici dell'Autorità marittima o con le altre modalità telematiche ammesse.

Articolo 10

Variazione accosti

1. L'armatore, il proprietario, la compagnia, l'agente o il comandante della nave deve presentare la domanda di movimento (cambio accosto) attraverso il sistema PMIS all'Autorità Marittima.
2. Le navi che non sono obbligate all'uso del PMIS adempiono alla richiesta di cambio accosto mediante presentazione diretta presso gli uffici dell'Autorità marittima o con le altre modalità telematiche ammesse.

Articolo 11

Programma accosti, partenze e movimenti nave

1. La programmazione degli accosti, delle partenze e dei cambi accosto delle navi sarà determinata dalla Capitaneria di porto di Cagliari - Nucleo Nostromo del porto, tenuto conto delle domande di accosto e delle variazioni dati sosta di arrivo, delle variazioni dati sosta di partenza, delle domande di movimento.
2. Ricevute le informazioni di cui al punto precedente sarà redatta la programmazione degli ormeggi, movimenti e partenze valida dalle ore 00:01 alle ore 23:59 del giorno successivo.
3. Le domande di accosto e le variazioni dati sosta di arrivo e partenza delle navi nonché le domande di movimento dovranno essere presentate entro le ore 12:00 dei giorni feriali ed entro le ore 10:00 nelle giornate di domenica e festivi. Eventuali aggiornamenti potranno essere inseriti nella programmazione già redatta compatibilmente con le altre esigenze del traffico, previa comunicazione via telefono all'Autorità Marittima - Nucleo Nostromi.
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 nonché all'utenza portuale che ne richiede l'invio in quanto titolare di un interesse legittimo.

Articolo 12

Precedenza accosti

1. In presenza di più richieste ovvero a parità di orario programmato di arrivo delle navi, la sequenza degli accosti sarà predisposta nelle banchine pubbliche dall'Autorità di Sistema Portuale, sulla base delle esigenze commerciali, ovvero dai terminalisti 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, la precedenza all'accosto viene data, ai sensi dell'art.62 del Regolamento di esecuzione al Codice della navigazione, secondo l'ordine di arrivo.
3. 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.
4. Qualora vi siano più navi in partenza alla stessa ora l'Autorità Marittima, in base a valutazioni tecniche, stabilirà l'ordine di ciascuna partenza.
5. La nave che non fosse pronta a partire nell'ordine prestabilito perderà il turno in favore delle navi che seguono immediatamente.
6. L'Autorità marittima si riserva di disporre una sequenza diversa rispetto a quanto riportato nel programma accosti 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 13

Esecuzione degli ormeggi e manovre navi

1. L'ormeggio e il disormeggio delle navi dalle banchine del porto di Cagliari sono consentiti alle navi il cui pescaggio è compatibile con la situazione dei fondali rilevati dall'Autorità di Sistema Portuale e periodicamente aggiornata.

2. Le manovre sono consentite in presenza di condizioni meteomarine favorevoli. Il Comandante della nave ed il pilota a bordo dovranno valutare la possibilità di svolgimento della manovra in relazione all'intensità e le direzioni del vento presente in quel momento.
3. In occasione di ormeggio o disormeggio di navi aventi caratteristiche dimensionali, evolutive differenti dalle navi che normalmente scalano il porto di Cagliari, tenuto conto dell'assetto operativo delle banchine e delle condizioni meteomarine presenti, potrà essere convocata la Commissione Accosti composta da personale della Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa portuale della Capitaneria di porto di Cagliari e dai rappresentanti dei servizi tecnico nautici al fine di valutare preventivamente dal punto di vista tecnico-nautico la procedura di massima per l'esecuzione delle manovre di accosto/partenza al fine di garantire adeguati standard di sicurezza.

Articolo 14

Obbligo dei terminalisti

1. Il terminalista ovvero il concessionario di banchine presso cui devono ormeggiare le navi deve validare, attraverso il sistema PMIS, la richiesta di accosto delle navi indicando la posizione della nave in banchina e il punto di ormeggio richiesto.
2. Il terminalista ovvero il concessionario di banchine deve:
 - a. mantenere in piena efficienza i sistemi di caricazione/discarica delle merci le quali devono essere pronte a muoversi e spostarsi a semplice richiesta dell'Autorità Marittima;
 - b. mantenere alzato il braccio delle gru qualora non stiano effettuando operazioni di carico e scarico;
 - c. abbassare il braccio e/o muovere le gru al termine della manovra di ormeggio/disormeggio;
 - d. 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/concessionario;
 - e. informare tempestivamente via radio sul canale 16 - 06 VHF la sala operativa della Capitaneria di porto di Cagliari 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, comunicando altresì, l'avvenuto ripristino;
 - f. garantire un sistema di comunicazioni via radio o via telefono tra la propria direzione operativa ed i singoli operatori in banchina che consenta lo scambio di informazioni e di disposizioni di qualsiasi genere in tempo reale;
 - g. accertarsi ed impedire che in prossimità delle banchine e delle bitte interessate dalle manovre di ormeggio/disormeggio sostino o transitino persone estranee alla loro esecuzione ovvero vengano depositati mezzi e materiali che possano ostacolare il regolare e sicuro svolgimento delle manovre.

Articolo 15

Segnalazioni all'Autorità Marittima

1. Il pilota del porto all'atto dell'inizio della manovra di ingresso in porto e successivo ormeggio deve comunicare alla sala operativa della Capitaneria di porto:
 - a. nome della nave;
 - b. orario di imbarco pilota;
 - c. orario fine delle operazioni di ormeggio (cavi di ormeggio assicurati in banchina).
2. Il pilota del porto all'atto dell'inizio della manovra di disormeggio della nave e successiva uscita della nave dal porto deve comunicare alla sala operativa della Capitaneria di porto:
 - a. nome della nave
 - b. orario di effettivo inizio della manovra di disormeggio (cavi di ormeggio mollati);
 - c. orario di sbarco del pilota.
3. I piloti che operano su navi in arrivo o in partenza dal porto di Cagliari, informano immediatamente la Capitaneria di porto di Cagliari, qualora nell'esercizio delle loro normali funzioni, vengano comunque a conoscenza di anomalie che possono costituire un rischio per la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino. Analoga informazione è resa dall'Autorità di Sistema Portuale, dai comandanti dei rimorchiatori, dagli ormeggiatori, dai battellieri e dalle Autorità sanitarie che, nell'esercizio delle loro normali funzioni, constatano che una nave attraccata in porto presenta anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della nave o rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino.
4. Gli ormeggiatori, prima di iniziare le operazioni di ormeggio e disormeggio delle navi, devono assicurarsi in tempo utile che entro il raggio di 20 (venti) metri dalle bitte interessate alle predette manovre non transitino/sostino persone e che non vi siano depositati mezzi e materiali in prossimità della banchina che possano creare pregiudizio allo svolgimento delle operazioni, 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 16

Sosta in ambito portuale

1. Durante la sosta nell'ambito portuale le navi hanno l'obbligo di:
 - a. ormeggiare in modo da non intralciare il transito, la manovra o le operazioni portuali di altre unità;
 - b. effettuare l'ormeggio in modo da non creare pericoli per la pubblica incolumità, con cavi in buone condizioni, in numero sufficiente ed adeguati all'assetto della nave;
 - c. 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;

- d. qualora in caso di condizioni meteo avverse dovesse rendersi necessario il rinforzo degli ormeggi provvedere allo stesso con il supporto del servizio reso dal Gruppo ormeggiatori;
 - e. nel caso di ormeggio di punta, avere, di regola, due ancore in mare e di poppa cavi adeguati a numero e resistenza. In ogni caso la richiesta di ormeggio di punta deve essere espressamente indicata nella domanda di accosto;
 - f. tenere le ancore in posizione tale da non creare pericoli per la sicurezza della navigazione;
 - g. appennellare i cavi di rimorchio a poppa ed a prora della nave per l'eventuale manovra di emergenza;
 - h. mantenere l'ascolto radio continuo sui canali 16 e 06 VHF per l'eventuale ricezione di messaggi di pericolo o di emergenza;
 - i. spostarsi dall'ormeggio assegnato solo dopo aver ottenuto preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto di Cagliari;
 - j. eseguire prontamente i movimenti disposti dalla Capitaneria di Porto di Cagliari;
 - k. apporre idonea segnaletica diurna e notturna, qualora imbarcazioni, scale, pennoni, picchi di carico, gru, cavi di ormeggio od altre attrezzature di bordo sporgano sulla banchina in modo da rappresentare potenziale rischio per i veicoli o le persone in transito;
 - l. disporre di un servizio di guardia allo scalandrone al fine di accertare l'identità di ogni persona che desidera salire a bordo verificandone le ragioni;
 - m. 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 16 e 06 alla sala operativa della Capitaneria di porto;
 - n. attivare punti luce addizionali, specialmente nella zona dello scalandrone, qualora la nave sia ormeggiata a banchine/accosti privi di illuminazione o con illuminazione insufficiente;
 - o. tenere disattivati gli apparati radar;
 - p. 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.
2. In considerazione della particolare conformazione del porto di Cagliari 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.

Articolo 17

Segnali obbligatori

- 1. Le navi presenti in porto a Cagliari devono impiegare i seguenti segnali ottici ed acustici, per gli scopi e le circostanze di seguito specificati:
 - a. per indicare la presenza a bordo di merci pericolose o che la nave è comunque in condizioni di pericolosità (petroliera non in gas-free, operazioni di bunkeraggio o di caricazione/discarda di prodotti petroliferi o combustibili o infiammabili in corso):
 - di giorno: lettera "B" (con la corrispondente bandiera del codice internazionale dei segnali);

- di notte: un fanale rosso visibile per tutto l'orizzonte alla distanza di almeno un miglio, alzato in posizione prominente e comunque tale da non essere confondibile con le altre luci di bordo.
 - b. per indicare che le condizioni di salute a bordo sono buone e che si chiede la libera pratica:
 - di giorno: lettera "Q" (con la corrispondente bandiera del codice internazionale dei segnali "a riva", in posizione ben visibile);
 - di notte: un fanale rosso sopra un fanale bianco, disposti in linea verticale, nel punto ove siano più facilmente visibili.
2. Quando una nave è in pericolo ed ha bisogno di soccorso, oltre ad utilizzare i canali 16 - 06 VHF per la richiesta di soccorso, è consentito utilizzare anche i segnali prescritti dall'allegato IV del Regolamento per prevenire gli abbordi in mare, dall'art. 247 del vigente Regolamento di Sicurezza e dal relativo Codice Internazionale dei Segnali.

Articolo 18

Divieto di avvicinamento alle navi mercantile non in libera pratica

1. Fatta eccezione per i mezzi nautici della Guardia Costiera, delle altre Forze di polizia, del battello che trasporta l'Autorità sanitaria e del battello pilota, è vietato l'avvicinamento, con qualsiasi mezzo, alle navi mercantili in arrivo prima che queste abbiano ultimato le formalità prescritte dalle leggi sanitarie.

Articolo 19

Navi in disarmo

1. In considerazione della conformazione del porto di Cagliari, 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 disporre di equipaggi che garantiscano una pronta e tempestiva risposta in caso di eventuali situazioni di emergenza conseguenti a condizioni meteomarine avverse ovvero situazioni che compromettono la sicurezza della navigazione e portuale, non è consentito, di massima, la sosta di navi in disarmo.
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, su richiesta formale dell'armatore (**Allegato 1**) 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. 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.
4. Nel caso in cui venga autorizzata la messa in disarmo della nave, l'armatore deve garantire:
- a. 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, comunicando le generalità ed il recapito telefonico del personale responsabile del già menzionato servizio;

- b. che il responsabile del servizio di guardiania dovrà annotare su un apposito registro le ispezioni e i controlli eseguiti. Detto registro dovrà contenere la data e l'esito dell'ispezione e dei controlli eseguiti.
5. Nei casi di necessità, come nell'ipotesi di avverse condizioni meteomarine, deve essere assicurata da parte dell'Armatore/proprietario e/o del responsabile del servizio di guardiania la costante verifica degli ormeggi delle unità in disarmo nonché predisposto l'eventuale disormeggio in emergenza.

Articolo 20

Sosta inoperosa

1. Ferme restando le attribuzioni dell'Autorità di Sistema Portuale, l'armatore, il proprietario, la compagnia, l'agente o il comandante della nave comunica all'Autorità marittima l'esigenza di rimanere in sosta inoperosa nel porto di Cagliari.
2. Considerato che la determinazione della composizione dell'equipaggio delle navi in sosta inoperosa è da ricondurre alle generali prerogative del Comandante del porto, l'adozione delle necessarie misure finalizzate a garantire la sicurezza della navigazione e del porto la nave in sosta inoperosa dovrà:
 - a. per tutto il periodo della sosta l'unità dovrà essere armata ed equipaggiata in conformità con le certificazioni possedute;
 - b. il punto di ormeggio ove effettuare la sosta dovrà essere quello individuato dall'Autorità marittima sentita l'Autorità di Sistema Portuale;
 - c. il Comando di bordo dovrà comunicare alla Sala operativa della Capitaneria di porto di Cagliari l'orario di inizio operazioni di ormeggio e di disormeggio;
 - d. l'Unità non dovrà creare in alcun modo pregiudizio al regolare svolgimento delle attività svolte in ambito portuale e nelle aree adiacenti il punto di ormeggio assegnato;
 - e. l'unità dovrà, a semplice richiesta anche verbale dell'Autorità Marittima e/o dell'Autorità di Sistema Portuale, essere pronta a muovere per lasciare l'ormeggio assegnato e dirigere, anche temporaneamente, su altra banchina ovvero rada;
 - f. il Comando di bordo dovrà eseguire prontamente i movimenti lungo banchina, che si rendessero necessari per permettere l'ormeggio di altre unità a semplice richiesta, anche verbale, dell'Autorità Marittima e/o Autorità di Sistema Portuale;
 - g. tutti i servizi della nave dovranno essere mantenuti in perfetta efficienza;
 - h. deve essere garantito un regolare turno di guardia nonché assicurata la presenza del personale necessario a consentire una rapida manovra dell'unità e l'espletamento di tutti i servizi di bordo;
 - i. deve essere assicurato un continuo ascolto radio VHF Ch 16 e 06.

Articolo 21

Fermo macchina

1. L'armatore, il proprietario, la compagnia, l'agente o il comandante della nave può richiedere di immobilizzare la nave presentando apposita istanza attraverso il sistema PMIS specificandone il motivo e la presumibile durata.

Solo dopo aver ottenuto l'autorizzazione, il Comandante potrà procedere al fermo macchina.

2. È 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 meteomarine previste nel periodo di fermo.
3. Le navi che non sono obbligate all'uso del PMIS adempiono alle formalità di fermo macchina mediante presentazione diretta presso gli uffici dell'Autorità marittima o con le altre modalità telematiche ammesse.

Articolo 22

Sinistri e incidenti

1. Qualsiasi unità che arrechi danno alle attrezzature od alle opere esistenti nell'ambito portuale o ad altre unità, o che riporti avarie che la costringano a non partire o a non continuare la navigazione perché non in sicurezza deve darne immediato avviso alla Capitaneria e rimanere a disposizione di questa per gli accertamenti ritenuti opportuni.
2. A tal fine, l'unità deve, a seconda delle circostanze, ormeggiarsi al più vicino idoneo accosto o fermarsi in rada in attesa delle disposizioni della Capitaneria.
3. Nel caso di danni provocati ad opere portuali la Capitaneria non autorizzerà la partenza all'unità coinvolta fino a quando non perverrà il nulla osta da parte dell'Autorità di Sistema Portuale, ai fini del risarcimento dei danni cagionati.
4. Parimenti, nel caso di infortuni occorsi alle persone presenti a bordo della nave dovrà essere informata immediatamente l'Autorità Marittima e rimanere a disposizione di questa per gli accertamenti ritenuti opportuni.
5. Il Comandante della nave diretta nel porto di Cagliari 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 Cagliari e l'Autorità di Sistema Portuale, circa eventuali incidenti, eventi o problematiche che compromettano l'idoneità al trasporto delle unità di carico contenenti merce pericolose.
6. 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.

TITOLO 3
TERMINALE DI ASSEMINI

Articolo 23
Individuazione degli accosti

1. Sono individuati i seguenti punti di accosto presso il terminale di Assemini:
 - a. B Levante;
 - b. B Ponente.

Articolo 24
Disposizioni Generali

1. Le operazioni di ormeggio e di disormeggio al terminale di Assemini in linea di massima e salvo esplicito divieto dell'Autorità Marittima sono consentite senza alcuna limitazione di orario. L'Autorità Marittima può sospendere in tutto o in parte l'ormeggio, il disormeggio o il proseguimento delle operazioni alle navi ormeggiate al pontile per motivi di sicurezza delle navi stesse, delle installazioni sia in relazione alle condizioni meteomarine e sia alla diminuita funzionalità dei servizi sicurezza delle navi o delle installazioni medesime. Di dette sospensioni verrà data immediata notizia alla società concessionaria.
2. Le navi ormeggiate presso gli accosti del terminale devono predisporre per mollare gli ormeggi e lasciare gli stessi al più presto e senza indugio. Il comandante della nave è tenuto, sotto propria responsabilità, ad attuare quanto sopra non appena, in base agli elementi in possesso (condizioni meteomarine, tipo di carico, tipo di nave etc.) abbia la sensazione che la permanenza al pontile possa divenire pericolosa per l'equipaggio, per la nave e gli impianti nonché per le altre persone operanti.
3. La società concessionaria deve predisporre gli impianti affinché in caso di maltempo le navi possono lasciare in ogni momento il pontile in sicurezza.
4. Il responsabile della società al pontile è tenuto ad avvertire i comandanti delle navi quando ritenga che la presenza delle stesse unità, per cattivo tempo, possa recare pregiudizio allo svolgimento delle operazioni commerciali ovvero allo stesso pontile.

Articolo 25
Limitazioni all'accosto

1. Nell'accosto denominato B Levante è ammesso l'ormeggio e disormeggio di navi con DWT fino a 10.000 e nell'accosto B Ponente di navi con DWT fino a 6.000, subordinatamente all'osservanza delle seguenti prescrizioni/limitazioni operative:
 - a. È ammesso l'ormeggio/disormeggio di navi con un pescaggio compatibile con la situazione dei fondali rilevati dal concessionario/Autorità di Sistema Portuale e periodicamente aggiornata;
 - b. In accosto, qualora la nave risulti a pieno carico, il vento non dovrà superare i 25 (venticinque) nodi;
 - c. È reso obbligatorio l'utilizzo del servizio di rimorchio nel rispetto delle sottoelencate prescrizioni:
 - Fino a 3000 GT almeno 1 (uno) rimorchiatore;
 - Oltre 3000 GT almeno 2 (due) rimorchiatori - 1 (uno se la nave è dotata di elica di manovra (Bow Truster)).

Articolo 26

Specifiche norme di polizia

1. Nelle acque antistanti il terminale di Assemini sono vietate le seguenti attività:
 - a. il transito, l'accosto e/o la sosta di natanti non autorizzati a meno di 300 metri dal terminale e dalle navi ivi ormeggiate;
 - b. l'accensione di fiamme libere senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima;
 - c. immersioni subacquee o lavori subacquei salvo specifica autorizzazione dell'Autorità Marittima;
 - d. effettuare la balneazione;
 - e. attività di pesca di qualunque genere nonché il lavaggio di reti o attrezzi da pesca;
 - f. l'uso di segnali sonori e luminosi al di fuori dei casi di emergenza, salvo specifica autorizzazione dell'Autorità Marittima;
 - g. qualsiasi altra attività connessa all'uso del mare che possa creare pregiudizio alle manovre di ingresso/uscita delle navi e alla navigazione e sosta in genere.
2. Le navi ed i galleggianti autorizzati, quando hanno necessità di accostarsi o sostare accanto alle navi ormeggiate al terminale devono:
 - a. spegnere ogni fiamma libera;
 - b. osservare il divieto di fumare;
 - c. porre idonee reti parascintille ai fumaioli ed ai tubi di scarico dei motori a combustione interna e delle cucine;
 - d. usare per l'attracco cavi non metallici;
 - e. mantenere a murata, durante la manovra di affianco e per tutto il tempo di sosta, efficienti parabordi di fibra vegetale o equivalente;
 - f. mantenere la velocità più ridotta possibile.

Articolo 27

Rinvio

1. Per tutto quanto non espressamente previsto nel presente Titolo si fa rinvio alle prescrizioni e disposizioni contenute nel Titolo 2 del presente Regolamento.

TITOLO 4

PROCEDURE PER L'IMBARCO, IL TRASPORTO E LO SBARCO DI MERCI PERICOLOSE IN COLLI

Articolo 28

Disposizioni generali

1. Le disposizioni del presente Titolo si applicano ai Comandanti delle navi e galleggianti in sosta nel porto di Cagliari, 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 (transhipment), 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. Nel porto di Cagliari è fatto divieto di accesso di navi con a bordo merci pericolose e che non siano in possesso della documentazione/certificazione prevista dalla vigente normativa e attestante la loro idoneità al trasporto di tali merci.
3. È vietato, altresì, sbarcare, imbarcare e trasportare merci pericolose senza la preventiva autorizzazione/nulla osta da parte dell'Autorità Marittima.
4. Per quanto non espressamente indicato nel presente Titolo le procedure di imbarco, sbarco e trasbordo di merci pericolose sono quelle contenute nel Decreto Dirigenziale datato 07 aprile 2014 (Decreto n. 303/2014) e successive modifiche ed integrazioni a cui il Comandante della nave/raccomandario marittimo e tutti gli altri soggetti interessati sono tenuti all'applicazione.

Articolo 29

Tempi di presentazione e autorizzazione

1. L'armatore, il raccomandatario marittimo o il Comandante della nave presenta all'Autorità Marittima, attraverso il sistema PMIS, l'istanza intesa ad ottenere l'autorizzazione all'imbarco e trasporto o il nulla osta allo sbarco delle merci pericolose, compilando debitamente, in relazione alla specifica tipologia di merce, le informazioni richieste dalle maschere a tale scopo predisposte dal sistema telematico.
2. Le predette richieste dovranno pervenire con almeno 24 ore di anticipo sul previsto imbarco/sbarco/trasbordo della merce.
3. I soggetti di cui al punto 1 sono tenuti a consegnare al terminalista copia dell'autorizzazione/nulla osta rilasciata dall'Autorità Marittima, se non direttamente disponibile sul PMIS.
4. Le navi che non sono obbligate all'uso del PMIS adempiono alla richiesta di imbarco/sbarco/trasbordo mediante presentazione diretta presso gli uffici dell'Autorità marittima o con le altre modalità telematiche ammesse.

Articolo 30

Prescrizioni durante le operazioni in porto

1. 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:
 - a. 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;

- b. 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.);
 - c. informare il terminalista e le imprese portuali impegnate nelle operazioni di imbarco, sbarco, rizzaggio e derizzaggio dei contenitori/veicoli, della presenza di merci pericolose, specificando la tipologia e la posizione a bordo delle stesse;
 - d. disporre l'effettuazione di frequenti ronde per verificare lo stato delle unità di carico contenenti merce pericolosa.
- 2. Durante le operazioni di imbarco e sbarco delle merci è vietato compiere operazioni di bunkeraggio alle navi impegnata in tali operazioni commerciali.
 - 3. È altresì vietato usare fiamme libere o fonti termiche durante le operazioni di imbarco e sbarco di merci pericolose.
 - 4. Eventuali casi particolari, su istanza di parte, verranno valutati di volta in volta dall'Autorità Marittima.

Articolo 31

Prescrizioni particolari per le operazioni con esplosivi - classe 1

- 1. Le navi che hanno a bordo in transito le merci pericolose classe 1, oltre alle prescrizioni previste dalle vigenti normative nazionali devono:
 - a. mantenere appennellato fuori bordo, a prora e a poppa, un cavo d'acciaio da rimorchio sufficiente, terminante con gassa a livello del galleggiamento assicurato alle bitte della nave;
 - b. a partire dall'inizio delle operazioni portuali di imbarco esplosivi e poi durante la permanenza della nave all'ormeggio, dovrà essere sempre presente n. 1 rimorchiatore in assistenza dotato di idonee attrezzature antincendio;
 - c. analogamente, dall'ormeggio nave e fino al termine delle operazioni portuali di sbarco esplosivi, dovrà essere sempre presente n. 1 rimorchiatore in assistenza dotato di idonee attrezzature antincendio;
 - d. l'eventuale impiego del rimorchiatore in assistenza alla manovra, se prescritto dalle norme vigenti o richiesto dal comando di bordo della nave, esula dalle prestazioni di assistenza citate ai precedenti punti;
 - e. essere ormeggiate con cavi in fibra sintetica o vegetale;
 - f. essere ormeggiate in modo da poter effettuare facilmente la manovra di uscita, evitando comunque di dare fondo alle ancore;
 - g. predisporre in coperta, linee di manichette antincendio collegate a diversi idranti posti rispettivamente a proravia e a poppavia della zona di stivaggio degli esplosivi;
 - h. garantire un adeguato servizio di vigilanza durante lo svolgimento delle operazioni commerciali della nave.
- 2. I Comandanti delle navi che devono imbarcare, sbarcare o trasportare esplosivi, oltre le misure indicate al punto precedente devono:
 - a. predisporre lo stivaggio degli esplosivi da sbarcare in modo che lo sbarco degli stessi costituisca la prima operazione commerciale;
 - b. predisporre lo stivaggio degli esplosivi da imbarcare in modo che l'imbarco degli stessi costituisca l'ultima operazione commerciale;
 - c. vietare l'accesso a bordo delle persone non strettamente necessarie alle operazioni di imbarco e sbarco degli esplosivi;

- d. assicurare, qualora le operazioni di imbarco o sbarco avvengono fra il tramonto ed il sorgere del sole, che il ponte di coperta della nave e le zone di stivaggio degli esplosivi siano illuminate convenientemente a soddisfazione della Capitaneria di porto o di quanto eventualmente richiesto dal Comando Vigili del fuoco di Cagliari;
 - e. le operazioni di imbarco e sbarco di esplosivi in ore notturne devono obbligatoriamente essere espletate sotto la vigilanza del personale dei vigili del fuoco.
- 3. È vietato movimentare altre merci in corrispondenza delle stive, boccaporti o aree di ponte in cui siano stivati esplosivi.
 - 4. Le navi che hanno a bordo esplosivi devono lasciare l'ormeggio ed uscire dal porto non appena ultimate le operazioni di imbarco.

Articolo 32

Prescrizioni particolari per le operazioni con radioattivi - classe 7

- 1. Le navi che hanno a bordo in transito sostanze radioattive aventi una radioattività specifica superiore a 0,002 microcurie per grammo (70 KBq/Kg), oltre ad ottemperare alle prescrizioni previste dalle vigenti normative devono:
 - a. Mantenere appennellato fuoribordo, a prora e a poppa, un cavo d'acciaio da rimorchio sufficiente, terminante con gassa a livello del galleggiamento assicurato alle bitte della nave;
 - b. essere ormeggiate con cavi in fibra sintetica o vegetale;
 - c. essere ormeggiate in modo da poter effettuare facilmente la manovra di uscita, evitando comunque di dare fondo alle ancore.
- 2. Le operazioni commerciali potranno iniziare solamente dopo che un "esperto qualificato" abbia verificato che a bordo della nave le "radiazioni ionizzanti" siano entro i limiti stabiliti dalla vigente normativa in materia di protezione dei lavoratori e della popolazione. In attesa del completamento degli accertamenti il comandante della nave dovrà impedire l'accesso a bordo di qualsiasi persona.
- 3. I Comandanti delle navi che devono imbarcare, sbarcare o trasportare merci pericolose radioattive, oltre le misure indicate al punto precedente devono:
 - a. Accertarsi, prima di iniziare l'imbarco di sostanze radioattive, che i locali in cui devono essere stivate le stesse siano opportunamente puliti;
 - b. Disporre, prima di iniziare lo sbarco delle sostanze radioattive, l'aerazione dei locali e delle zone in cui le stesse sono stivate;
 - c. vietare l'accesso a bordo delle persone non strettamente necessarie alle operazioni di imbarco e sbarco delle sostanze radioattive;
 - d. assicurare, qualora le operazioni di imbarco o sbarco avvengano fra il tramonto ed il sorgere del sole, che il ponte di coperta della nave e le zone di stivaggio delle sostanze radioattive siano illuminate convenientemente a soddisfazione della Capitaneria di porto o di quanto eventualmente richiesto dal Comando Vigili del fuoco di Cagliari.
- 4. È vietato movimentare altre merci in corrispondenza delle stive, boccaporti o aree di ponte in cui siano stivati radioattivi.
- 5. Le navi che hanno a bordo sostanze radioattive devono lasciare l'ormeggio ed uscire dal porto non appena ultimate le operazioni di imbarco.

Articolo 33

Ulteriori misure di sicurezza per le sostanze radioattive

1. Nel caso di "radiazioni ionizzanti" superiori alla norma, accertate dall'"esperto qualificato", il Comandante della nave deve:
 - a. Informare immediatamente l'Autorità Marittima;
 - b. vietare l'accesso a bordo delle persone non appartenenti all'equipaggio;
 - c. delimitare la zona della nave interessata secondo le indicazioni dell'esperto qualificato;
 - d. disporre la bonifica e la decontaminazione attraverso l'intervento di persone qualificate a dirigere tali operazioni;
 - e. attenersi alle disposizioni che saranno impartite dalla Capitaneria di porto. In ogni caso, le operazioni commerciali potranno essere iniziate a seguito di esplicito consenso scritto dalla Capitaneria di porto.
2. In caso di incidenti devono essere adottate tutte le misure di sicurezza disposte dalla vigente normativa.

Articolo 34

Disposizioni per l'imbarco dei rifiuti

1. Il trasporto dei rifiuti pericolosi in colli è regolamentato dalle disposizioni contenute nel codice IMDG e dalla vigente normativa nazionale e comunitaria.
2. L'armatore, il raccomandatario marittimo o il Comandante della nave al momento dell'imbarco deve avere in pronta ed immediata disponibilità i rapporti di prova (Rdp) di un laboratorio chimico, ove prescritti ovvero citati sul Formulario Identificativo dei Rifiuti (FIR), ovvero altra documentazione idonea a dimostrare le modalità eseguite per la classificazione della merce.
3. Dal momento che il carico si trova in porto e fino alla partenza della nave, il soggetto istante di cui al punto precedente, deve avere in pronta ed immediata disponibilità i FIR in originale, per l'eventuale consultazione da parte degli organi di controllo.
4. L'eventuale discordanza tra la documentazione/comunicazione presentata preliminarmente in copia e quella originale costituirà motivo di violazione e rilievo ai sensi della vigente normativa a carico dei soggetti responsabili.
5. Il trasporto dei rifiuti non pericolosi in colli è regolamentato, oltre alle disposizioni contenute nel Reg. (CE) 1013/2006, qualora applicabile, dalle disposizioni contenute nel D.M. 459/1991 come emendato.
6. La dichiarazione del dottore in Chimica iscritto all'albo, obbligatoria per l'imbarco di rifiuti non pericolosi, qualora inviata preliminarmente in modalità telematica e non sottoscritta digitalmente, dovrà essere disponibile in originale dal momento dell'ingresso della merce in porto, a pena di diniego dell'imbarco stesso.
7. Qualora dai documenti o dai controlli esperiti sorgano dubbi sostanziali circa la veridicità o affidabilità della documentazione e della certificazione sul rifiuto, la Capitaneria di porto di Cagliari si riserva di richiedere l'intervento di uno dei consulenti chimici del porto di Cagliari regolarmente iscritti negli appositi registri, ponendo le spese in capo al richiedente.

Articolo 35
Informazioni

1. Tutte le autorizzazioni di imbarco e trasporto marittimo e nulla osta allo sbarco di cui al presente titolo sono disponibili sull'applicativo PMIS 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.

TITOLO 5

PROCEDURE PER L'IMBARCO E LO SBARCO DI MERCI SOLIDE ALLA RINFUSA

Articolo 36

Disposizioni generali

1. I carichi solidi ammessi al trasporto marittimo e quindi al conseguente imbarco e/o sbarco sono quelli indicati nell'IMSBC Code.
2. L'imbarco, sbarco e trasporto marittimo alla rinfusa di carichi solidi non elencati nel codice IMSBC, può essere effettuato dopo aver ottenuto la relativa autorizzazione da parte dell'Amministrazione. Per le navi in navigazione internazionale la predetta autorizzazione verrà rilasciata secondo le modalità di cui alla Sezione 1.3 del predetto codice.
3. Nell'ambito del porto di Cagliari, le operazioni di imbarco e sbarco di carichi solidi alla rinfusa sono sottoposte alla vigilanza della Capitaneria di porto di Cagliari che, su istanza della parte interessata, autorizza l'imbarco e/o concede il proprio nulla osta allo sbarco.
4. Durante la permanenza della nave in porto con merci elencate nel gruppo B (materiali che possono presentare rischi chimici) ovvero merci classificate MHB (Materials Hazardous only in Bulk - che possono presentare rischi chimici se caricati alla rinfusa), così come previsto nel codice IMSBC, in relazione al livello di pericolosità ed ogni qualvolta ritenuto necessario dall'Autorità Marittima, dovrà essere predisposto il servizio di vigilanza antincendio per fronteggiare eventuali situazioni di emergenza.

Articolo 37

Autorizzazione all'imbarco e trasporto, nulla osta allo sbarco

1. L'armatore, il raccomandatario marittimo o il Comandante della nave presenta all'Autorità Marittima, attraverso il sistema PMIS, l'istanza intesa ad ottenere l'autorizzazione all'imbarco e trasporto o il nulla osta allo sbarco delle merci solide alla rinfusa, compilando debitamente, in relazione alla specifica tipologia di merce, le informazioni richieste dalle maschere a tale scopo predisposte dal sistema telematico, secondo le disposizioni di cui al Decreto Dirigenziale 30 novembre 2010 (n. 1340/2010) come emendato.
2. Le predette richieste dovranno pervenire con almeno 24 ore di anticipo sul previsto imbarco e trasporto/sbarco della merce.
3. Le navi che non sono obbligate all'uso del PMIS adempiono alla richiesta di imbarco/sbarco/trasbordo mediante presentazione diretta presso gli uffici dell'Autorità marittima o con le altre modalità telematiche ammesse.
4. L'istanza di cui al punto 1 dovrà essere allegata la sottoelencata documentazione:
 - a. scheda di caricazione-scaricazione-transito di carichi solidi alla rinfusa (annesso 5 bis D.D. 1340/2010) con approvazione da parte del Consulente chimico del porto, per quanto di competenza, della classificazione del carico (appartenenza al Gruppo A, B o C), con eventuale rilascio di prescrizioni di sicurezza riportate nello stesso annesso 5 bis;
 - b. certificazione di cui al punto 7 del D.D. 1340/2010 se non presente all'interno del sistema PMIS;
 - c. copia della "scheda informazioni sul carico" (annesso 6 D.D. 1340/2010) compilata dal caricatore e contenente tutti i dati tecnici richiesti dalla Sezione 4.2 del D.M. 22 luglio 1991;

- d. certificati di analisi e connesse dichiarazioni di cui alla Sezione 4.3 del D.M. 22 luglio 1991 (se non allegati disponibili a richiesta dell'Autorità Marittima);
 - e. dichiarazione di cui alla regola 10.2 del cap. XII della SOLAS rilasciata da un ente collaudatore accreditato dall'Amministrazione del paese di produzione del prodotto o, in mancanza, dall'organizzazione di misura accreditata così come definita nel paragrafo 2.2 dell'allegato al D.D. 1340/2010 ovvero, in caso di giustificata urgenza, da un chimico iscritto all'albo professionale (se non allegati disponibili a richiesta dell'Autorità Marittima);
 - f. dichiarazioni aggiuntive prescritte dalle tabelle relative ai singoli prodotti;
 - g. prima dell'inizio delle operazioni copia del piano di carica/scarica di cui alla regola 7.3 del cap. VI della SOLAS (allegato 7 D.D. 1340/2010);
 - h. prima dell'inizio delle operazioni copia della check-list di sicurezza terra-nave di cui alla Risoluzione A.862 (20) unitamente alle linee guida della stessa (allegati 8 e 8 bis D.D. 1340/2010);
 - i. nel caso di sbarco di carichi alla rinfusa suscettibili di emettere gas tossici o infiammabili o di causare impoverimento del contenuto di ossigeno, copia della certificazione attestante lo stato di sicurezza delle stive rilasciata da un consulente chimico di porto, in osservanza a quanto previsto dall'articolo 25 del D.Lgs 272/1999, contenente le avvertenze e le istruzioni integrative per quanto riguarda la protezione del personale addetto alla movimentazione e delle squadre d'emergenza nonché, ove occorra, un servizio antincendio.
5. Nel caso di imbarco e trasporto o transito di merci pericolose di cui alla regola 7 parte A-1 del cap. VII della SOLAS, il comandante della nave, prima della partenza, dovrà consegnare copia del manifesto speciale o del piano di carico di cui alla regola 7-2.2 parte A-1 del cap. VII della SOLAS all'Autorità Marittima nonché al raccomandatario marittimo o all'armatore il quale dovrà conservarlo fra i suoi atti fino alla completa scarica delle merci pericolose ivi portate.

Articolo 38

Prescrizioni di sicurezza

1. Fatte salve le norme di sicurezza delle operazioni portuali previste nei Decreti Legislativi 271 e 272 del 27 luglio 1999 e n. 81 del 9 aprile 2008, le operazioni di imbarco e sbarco dei carichi alla rinfusa devono essere eseguite sotto la sorveglianza e la direzione del comandante della nave o di un ufficiale da egli appositamente delegato.
2. Ai fini della sicurezza e della tutela della salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali il responsabile dell'impresa portuale deve provvedere ad istruire opportunamente i lavoratori in ordine ai rischi derivanti dalla tipologia di merce di volta in volta trasportata/movimentata ed alle particolari azioni da intraprendere in caso di emergenza. In particolare, ove necessario, in ragione della tipologia di merce trattata il responsabile dell'impresa portuale manterrà sul luogo delle operazioni copia del piano di emergenza antincendio.
3. I lavoratori devono essere istruiti secondo quanto indicato nel documento di valutazione dei rischi di cui al D.Lgs 272/1999 e D.Lgs 81/2008.

4. Il comandante della nave ed il rappresentante legale dell'impresa portuale incaricata della movimentazione dei carichi solidi alla rinfusa (così come individuato all'art. 2 lett. 1 del D.M. 16 dicembre 2004), sono responsabili di concordare idonee procedure di verifica per la discesa nelle stive e nei locali chiusi in cui sia necessario entrare al fine di verificare preventivamente, con l'ausilio dell'intervento del consulente chimico del porto, la salubrità dell'atmosfera in cui si opererà nonché eventuali rischi chimico-fisici per la salute umana rappresentati dal carico da movimentare.

Articolo 39

Divieti

1. Durante le operazioni di imbarco e sbarco delle merci è vietato compiere operazioni di bunkeraggio alle navi impegnata in tali operazioni commerciali.
2. È altresì vietato usare fiamme libere o fonti termiche durante le operazioni di imbarco e sbarco di merci pericolose.
3. Eventuali casi particolari, su istanza di parte, verranno valutati di volta in volta dall'Autorità Marittima.

Articolo 40

Informazioni

1. Tutte le autorizzazioni di imbarco e trasporto marittimo e nulla osta allo sbarco di cui al presente titolo sono disponibili sull'applicativo PMIS 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.

TITOLO 6
PROCEDURE PER L'IMBARCO E LO SBARCO DI MERCI PERICOLOSE ALLO STATO
GASSOSO

Articolo 41

Disposizioni generali

1. I gas ammessi al trasporto alla rinfusa sono quelli elencati nei capitoli 19 del codice IGC, XIX del codice GC, XIX del codice per navi esistenti o nella circolare n. 340374 del 31 marzo 1970, come applicabile.
2. Per i gas non elencati nelle norme sopracitate, gli interessati dovranno inoltrare apposita istanza all'amministrazione per le determinazioni di cui alle regole 1.1.6 del codice IGC, 1.7.2 del codice GC, 1.7.2 del codice per navi esistenti o di cui all'art. 1, comma 4, della circolare n. 340374 del 31 marzo 1970, come applicabile.
3. Nei porti e approdi del Circondario Marittimo di Cagliari, le operazioni di imbarco/sbarco e trasferimento alla rinfusa di merci solidi allo stato gassoso sono sottoposte alla vigilanza della Capitaneria di porto di Cagliari che, su istanza della parte interessata, autorizza l'imbarco e/o concede il proprio nulla osta allo sbarco.
4. Durante la permanenza della nave all'ormeggio e fino al disormeggio, a bordo delle navi che trasportano o intendono trasportare gas di cui ai precedenti punti 1 e 2, in relazione al livello di pericolosità ed ogni qualvolta ritenuto necessario dall'Autorità Marittima, dovrà essere predisposto il servizio di vigilanza antincendio per fronteggiare eventuali situazioni di emergenza.

Articolo 42

Autorizzazione all'imbarco e trasporto, nulla osta allo sbarco

1. L'armatore, il raccomandatario marittimo o il Comandante della nave presenta all'Autorità Marittima, attraverso il sistema PMIS, l'istanza intesa ad ottenere l'autorizzazione all'imbarco e trasporto o il nulla osta allo sbarco dei gas, compilando debitamente, in relazione alla specifica tipologia di merce, le informazioni richieste dalle maschere a tale scopo predisposte dal sistema telematico, secondo le disposizioni di cui al Decreto Dirigenziale n. 673 del 02 agosto 2007 come emendato (Allegato II al D.D.).
2. Le predette richieste dovranno pervenire con almeno 24 ore di anticipo sul previsto imbarco e trasporto/sbarco della merce.
3. Le navi che non sono obbligate all'uso del PMIS adempiono alla richiesta di imbarco/sbarco/trasbordo mediante presentazione diretta presso gli uffici dell'Autorità marittima o con le altre modalità telematiche ammesse.
4. Prima dell'inizio delle operazioni dovranno essere concordate tra il comandante della nave ed il rappresentante del terminale le misure di sicurezza da adottare compilando appropriatamente la check-list di sicurezza terra-mare di cui all'allegato I del D.D. 02 agosto 2007. Copia della suddetta check-list dovrà essere trasmessa, a cura dell'istante, all'Autorità Marittima.
5. All'istanza di cui al punto 1 dovrà essere allegata la Certificazione in possesso dell'unità attestante l'idoneità al trasporto di gas se non direttamente disponibile sul PMIS.

6. Per i prodotti per i quali è prevista la stabilizzazione deve essere, altresì, allegato il certificato di stabilizzazione del prodotto rilasciato dal produttore, di cui alle regole 17.8 del codice IGC, 17.10 del codice GC o 17.8 del codice per navi esistenti, come applicabile, che attesti:
- a. nome e quantitativo di agente stabilizzante aggiunto al carico;
 - b. data in cui l'agente stabilizzante è stato aggiunto al carico e durata normalmente prevista della sua efficacia;
 - c. eventuali limitazioni di temperatura che rendono inefficace l'agente stabilizzante;
 - d. azioni da intraprendere nel caso in cui la durata del viaggio ecceda l'efficace durata dell'agente stabilizzante.

Articolo 43

Prescrizioni di sicurezza

1. Ai fini della sicurezza e della tutela della salute dei lavoratori marittimi, il comando di bordo delle navi di bandiera nazionale deve, in attuazione di quanto previsto dal decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, provvedere ad istruire opportunamente l'equipaggio in ordine ai rischi derivanti dalla tipologia di merce pericolosa di volta in volta trasportata ed alla particolare azione da svolgere in caso di emergenza. Ove si tratti di trasporto di merci pericolose che possono esercitare un'azione nociva per l'organismo umano, l'equipaggio deve essere anche istruito in ordine alle norme di pronto soccorso ed all'uso dei dispositivi di protezione individuale, secondo quanto indicato nel documento di valutazione dei rischi redatto ai sensi dell'art. 6 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271.
2. Le istruzioni di cui al punto precedente sono affisse all'albo della nave.
3. Le navi che trasportano gas liquefatti alla rinfusa devono essere in possesso:
 - a. del codice IGC, del codice GC, del codice per navi esistenti o della circolare n. 340374 del 31 marzo 1970, come applicabile;
 - b. della guida medica per il pronto soccorso in caso di incidenti che coinvolgono merci pericolose - Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods - MFAG;
 - c. delle informazioni al comandante di cui alla regola 15.2 rispettivamente del codice IGC, del codice GC o del codice per navi esistenti, come applicabile, vistate per l'approvazione, per le navi di bandiera estera dall'Amministrazione di bandiera o da un'organizzazione dalla stessa riconosciuta e per le navi nazionali dall'organismo tecnico;
 - d. delle informazioni relative al carico di cui alla regola 18.1.1 rispettivamente del codice IGC, del codice GC o del codice per navi esistenti, come applicabile;
 - e. del certificato di stabilizzazione, quando richiesto.

Articolo 44

Divieti

1. Durante le operazioni di imbarco e sbarco dei gas è vietato compiere operazioni di bunkeraggio alle navi impegnate in tali operazioni commerciali.
2. È altresì vietato usare fiamme libere o fonti termiche durante le operazioni di imbarco e sbarco di gas.
3. Eventuali casi particolari, su istanza di parte, verranno valutati di volta in volta dall'Autorità Marittima.

4. È altresì vietato in tutte le acque del Circondario marittimo di Cagliari l'immissione deliberata di gas in atmosfera.

Articolo 45

Informazioni

1. Tutte le autorizzazioni di imbarco e trasporto marittimo e nulla osta allo sbarco di cui al presente titolo sono disponibili sull'applicativo PMIS 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.

TITOLO 7

PROCEDURE PER L'IMBARCO E LO SBARCO DI SOSTANZE LIQUIDE NOCIVE E DEI PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI PERICOLOSI

Articolo 46

Disposizioni generali

1. Il presente titolo si applica alle navi italiane e straniere che trasportano alla rinfusa e/o devono caricare, scaricare o movimentare:
 - a. sostanze liquide nocive di cui ai Capitoli 17 e 18 del codice IBC o nella corrente circolare MEPC.2 o provvisoriamente valutate secondo le disposizioni di cui alla Reg. 6.3 della Marpol Annesso II come ricadenti nelle categorie X, Y o Z;
 - b. acque di lavaggio o miscele contenenti residui di sostanze liquide nocive.
2. L'imbarco, sbarco e trasporto marittimo alla rinfusa delle sostanze di cui al punto precedente non elencati nel codice IBC, può essere effettuato dopo aver ottenuto la relativa autorizzazione da parte dell'Amministrazione.

Articolo 47

Autorizzazione all'imbarco e trasporto, nulla osta allo sbarco

1. L'armatore, il raccomandatario marittimo o il Comandante della nave presenta all'Autorità Marittima, attraverso il sistema PMIS, l'istanza intesa ad ottenere l'autorizzazione all'imbarco e trasporto o il nulla osta allo sbarco delle sostanze di cui al precedente art. 46 comma 1, compilando debitamente, in relazione alla specifica tipologia di merce, le informazioni richieste dalle maschere a tale scopo predisposte dal sistema telematico.
2. Le predette richieste dovranno pervenire con almeno 48 ore di anticipo sul previsto imbarco e trasporto/sbarco della merce.
3. Le navi che non sono obbligate all'uso del PMIS adempiono alla richiesta di imbarco/sbarco/trasbordo mediante presentazione diretta presso gli uffici dell'Autorità marittima o con le altre modalità telematiche ammesse come da fac-simile in **Allegato 2**.
4. All'istanza di cui al punto 1 dovrà essere allegata la sottoelencata documentazione
 - scheda tecnica del prodotto/prodotti che si intendono imbarcare/sbarcare;
 - dichiarazione del comandante in cui è indicata l'idoneità delle cisterne e dei relativi impianti a ricevere le sostanze/prodotti e che gli eventuali cambi d'uso delle cisterne saranno effettuati evitando la commistione di prodotti incompatibili che diano luogo a reazioni pericolose;
 - nome tecnico e categoria della sostanza contenuta per ultima nelle cisterne da caricare; deve essere altresì indicato se dette cisterne sono pulite e libere da gas o contenuti residui e/o acque di lavaggio o contenenti zavorra pulita; dette informazioni devono essere fornite anche per cisterne non da caricare.
5. Nel caso di sbarco la richiesta di cui al punto 1 deve contenere i seguenti dati:
 - nome tecnico, categoria, quantità totale e cisterne interessate per le sostanze da scaricare;
 - nome tecnico, categoria, quantità totale e cisterne interessate per le sostanze in transito;

- se la nave intende, a seguito della scaricazione, effettuare il lavaggio o prelavaggio delle cisterne e sbarcare le acque risultanti, identificando le cisterne interessate e la quantità di acque da sbarcare;
- se la nave intende, a seguito della scaricazione, eliminare i residui mediante ventilazione, identificando le relative cisterne interessate;
- copia della dichiarazione del deposito costiero relativo alla prevista scaricazione di sostanze liquide nocive;
- copia del consenso del ricevitore dei residui del carico e delle acque di lavaggio/prelavaggio quando necessario in conformità alle vigenti disposizioni.

6. Le navi che trasportano i prodotti di cui all'art. 46 comma 1 devono essere provviste della Documentazione/Certificazione come da prospetto di seguito specificato:

	Tipo di nave	Certificazione				Altra documentazione			
		ICOF	COF	IPPC	IOPP	P&A MANUAL	CARGO RECORD BOOK	OIL RECORD BOOK PART II	OIL RECORD BOOK PART I
NUOVE	CHEMICAL TANKERS - OIL CHEMICAL TANKER (abiliate al trasporto delle Cat. X, Y, Z dell'IBC Code)	X	-	-	X	X	X	X (solo oil tanker)	X
ESISTENTI	CHEMICAL TANKERS - OIL CHEMICAL TANKER (abiliate al trasporto delle Cat. X, Y, Z dell'IBC Code)	-	X	-	X	X	X	X (solo oil tanker)	X
TUTTE	NLS TANKERS - OIL NLS TANKER (abiliate al trasporto della Cat. Z dell'IBC Code)	-	-	X	X	X	X	X (solo oil tanker)	X
NUOVE	GAS CARRIER (se abilitate al trasporto di uno o più dei prodotti (gas liquefatti inquinanti) dell'IGC Code elencati anche nell'IBC Code)	X	-	X	X	X	X	-	X

ESISTENTI	GAS CARRIER (se abilitate al trasporto di uno o più dei prodotti (gas liquefatti inquinanti) dell'IGC Code elencati anche nell'IBC Code)								
		,	×	×	×	×	×	,	×

Articolo 48

Sorveglianza

1. La movimentazione del carico, la pulizia delle cisterne, la movimentazione degli slops e la movimentazione delle acque di zavorra delle cisterne del carico devono essere effettuate secondo le procedure contenute nel "Manuale per le procedure e le sistemazioni".
2. Qualora durante le operazioni in argomento insorgano fatti tali che impediscano il rispetto delle procedure suddette o di altre disposizioni vigenti in materia il Comandante della nave è tenuto a sospendere le operazioni in corso dandone immediata informazione al responsabile del terminale ed all'Autorità Marittima.
3. Le operazioni potranno riprendere non appena ripristinate le condizioni operative prescritte o stabilite le condizioni alternative a soddisfazione dell'Autorità Marittima.
4. Durante le operazioni predette il Comandante della nave deve assicurare:
 - la sorveglianza necessaria durante tutte le operazioni;
 - la presenza di un membro dell'equipaggio qualificato all'effettuazione delle operazioni in argomento, ai sensi della normativa vigente;
 - che le manichette di collegamento con il terminale abbiano lunghezza sufficiente a permettere i normali movimenti della nave;
 - che gli ombrinali di coperta siano tappati per evitare eventuali colaggi in mare e che siano sistemati sotto le connessioni delle manichette ghiotte adatte a raccogliere eventuali perdite di prodotto;
 - che sia possibile, in ogni momento e circostanza, arrestare prontamente le operazioni in corso;
 - che sia provveduto alla bonifica, nel più breve tempo possibile, della sostanza sparsa in coperta;
 - la continua vigilanza degli impianti di bordo utilizzati nelle succitate operazioni, dell'assetto nave e dell'ormeggio;
 - che i dispositivi di protezione individuale siano indossati appropriatamente e che gli equipaggiamenti di sicurezza e di emergenza siano prontamente utilizzabili in caso di necessità.
5. Le funzioni di controllo di cui alla Regola 16 dell'Allegato II alla MARPOL 73/78 sono assolve dall'Autorità Marittima in conformità alle vigenti disposizioni ministeriali.
6. I controlli e le ispezioni devono essere effettuati in conformità alle "Procedure", sulla base di quanto previsto dalla succitata Regola 16; i controlli devono essere effettuati in modo da evitare per quanto possibile, che la nave sia indebitamente trattenuta o ritardata.

7. Il prelavaggio/lavaggio delle cisterne del carico che abbiano contenuto sostanze liquide nocive aventi punto di infiammabilità uguale od inferiore a 60°C (prova in vaso chiuso) è consentito con nave in banchina qualora le cisterne stesse siano inertizzate (contenuto di ossigeno non superiore al 5% - pressione positiva).

TITOLO 8
OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO

CAPO I
DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE

Articolo 49

Ambito di applicazione

1. Le norme contenute nel presente Regolamento si applicano a tutte le operazioni di rifornimento c.d. "bunkeraggio" di liquidi combustibili e/o lubrificanti derivato da idrocarburi che si effettuano a navi e natanti in genere che si trovino ormeggiate nei porti, approdi ed ancorate nelle rade del Circondario Marittimo di Cagliari.
2. Nell'ambito del Circondario Marittimo di Cagliari le operazioni di bunkeraggio sono consentite, in ottemperanza alle prescrizioni riportate nei successivi articoli, attraverso i distributori fissi in banchina, oleodotti, bettoline in servizio di concessione ovvero con l'impiego di autobotti.
3. Il presente Regolamento non si applica alle navi militari che garantiranno le misure di prevenzione antincendio ed antinquinamento previste dai propri regolamenti di servizio interni.
4. Sono altresì escluse dall'applicazione del presente Regolamento le operazioni di approvvigionamento di prodotti combustibili e lubrificanti contenuti in fusti, per i quali si rimanda alla specifica normativa di settore.

Articolo 50

Condizioni e prescrizioni generali

1. Ferme restando le disposizioni doganali, le operazioni di bunkeraggio, indipendentemente dalla modalità di esecuzione, possono essere eseguite nell'arco delle ventiquattro ore. Nel caso di operazioni svolte in ore notturne e in situazioni di limitata illuminazione naturale, la zona deve essere adeguatamente illuminata mediante impianto conforme alla specifica normativa di settore assicurando i requisiti d'illuminazione, sulle aree dove si svolgono le operazioni, previsti dal punto 5.4.6 della norma tecnica UNI EN 12464-2, oltre all'illuminazione di riserva. Dovrà inoltre essere garantita idonea illuminazione nello specchio acqueo prospiciente l'area di svolgimento delle operazioni per verificare visivamente l'eventuale fuoriuscita e spandimenti di bunker.
2. Le operazioni di bunkeraggio non possono essere effettuate in caso di avverse condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnate da scariche atmosferiche e, qualora iniziate, essere immediatamente sospese.
3. Prima di iniziare il bunkeraggio, il Comandante della nave deve effettuare un controllo preventivo dello specchio acqueo circostante, allo scopo di verificare l'assenza di idrocarburi; l'ordine di iniziare le operazioni di bunkeraggio deve essere dato dal Comando di bordo della nave. Durante il rifornimento, a bordo o sulla banchina prospiciente, non deve essere eseguito alcun lavoro che possa generare scintille o calore; è inoltre vietato l'uso di fiamme libere.
4. Nel caso si verifichi qualsiasi evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone o delle infrastrutture portuali o comunque al verificarsi di qualsiasi situazione di pericolo, il Comandante della nave e gli addetti delle ditte che eseguono il servizio di rifornimento sono tenuti

ad informare immediatamente l'Autorità Marittima e l'Autorità di Sistema Portuale se interessata. In tali casi dovranno essere sospese le operazioni di bunkeraggio ponendo in essere tutti i provvedimenti ritenuti opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento e a evitare ulteriori e più gravi conseguenze.

5. Al termine delle operazioni, lo specchio acqueo circostante deve essere nuovamente ispezionato a cura del Comando di bordo per constatare l'eventuale presenza di idrocarburi.

Articolo 51

Caratteristiche delle manichette

1. Le manichette utilizzate per le operazioni di bunkeraggio devono essere costruite in conformità alle norme tecniche in vigore (UNI EN 1765 e BS 1435), collaudate all'atto della fornitura e periodicamente controllate e pressate ogni dodici mesi, indipendentemente dal numero di ore di lavoro o di impiego, allo scopo di accertare la loro integrità, come previsto nella Circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Unità di Gestione delle Infrastrutture per la navigazione e demanio marittimo n. 105 del 21.09.2000.
2. Ogni manichetta deve essere dotata di apposito certificato, copia del quale deve essere esibita a richiesta del personale che effettua i controlli a bordo, sul quale debbono essere riportate le seguenti informazioni:
 - a. La massima pressione di esercizio;
 - b. La massima temperatura d'esercizio;
 - c. Prodotti per le quali sono riconosciute idonee;
 - d. Data e pressione di collaudo;
 - e. Ente che ha effettuato il collaudo.
3. I dati d'identificazione delle manichette devono essere stampigliati sulle flange o sulle manichette stesse. Per quanto attiene il dato "massima temperatura di esercizio" che deve essere riportato nei certificati, è richiesto per le manichette acquistate dopo il 01.07.2002.

Articolo 52

Prevenzione contro gli inquinamenti

1. Durante le operazioni di bunkeraggio devono essere adottati da parte e a cura del Comandante/Conduttore della nave e del personale della ditta rifornitrice di carburante tutti gli accorgimenti possibili al fine di prevenire qualsiasi forma d'inquinamento marino.
2. Le manichette devono essere adeguatamente sorrette, stese e di idonea lunghezza, onde evitare la rottura delle stesse.
3. Al termine delle operazioni di bunkeraggio, le manichette possono essere scollegate soltanto dopo essere state completamente drenate. È infine fatto divieto di scaricare in mare o spargere sulla banchina eventuali residui di carburante rimasto nelle manichette.
4. Durante il rifornimento di qualsiasi unità, al fine di impedire lo spandimento di prodotti petroliferi, devono essere disponibili e pronti per l'eventuale impiego una riserva di sabbia o altro idoneo prodotto assorbente ed attrezzature atte ad arginare i colaggi e le dispersioni accidentali (panne galleggianti/fogli assorbenti sufficienti a circoscrivere l'unità che viene rifornita e l'area di bunkeraggio).
5. La ditta rifornitrice e il Comando di bordo/conduttore dell'unità da rifornire sono tenuti in solido, al pagamento delle spese di bonifica della

zona inquinata, fatta salva l'individuazione di eventuali specifiche responsabilità.

CAPO II

DISPOSIZIONI SPECIFICHE PER L'ATTIVITA' DI BUNKERAGGIO A MEZZO DISTRIBUTORI FISSI IN BANCHINA

Articolo 53

Prescrizioni

1. I distributori fissi in banchina sono adibiti al rifornimento di unità da traffico, da pesca e da diporto. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo distributori fissi installati in banchina possono essere eseguite con l'osservanza delle seguenti prescrizioni:
 - a. Deve essere effettuato singolarmente per ciascuna unità, con divieto di ormeggio "a pacchetto" di più di una unità da rifornire;
 - b. I distributori fissi devono essere muniti dei dispositivi di sicurezza approvati dal Ministero dell'Interno ai sensi del Titolo I- XVIII del D.M. 31.07.1934 come emendato, e dei dispositivi per la captazione dei vapori;
 - c. Le manichette devono essere integre e in perfette condizioni di impiego per evitare qualsiasi spandimento e comunque rispondenti alle normative in materia di cui all'art.51 del presente Regolamento.
2. I motopescherecci nonché le unità soggette alla relativa normativa che effettuano operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei Segnali.
3. Gli addetti ai distributori fissi devono impedire che persone estranee si avvicinino alla zona oggetto delle operazioni di bunkeraggio con sigarette accese o con altri fuochi o fonti di calore che possano compromettere la sicurezza delle operazioni stesse.
4. Durante le operazioni di bunkeraggio nessuna altra unità può transitare nello specchio acqueo circostante ad una distanza inferiore ai 15 (quindici) metri dall'impianto, o comunque a velocità tale da creare fenomeni di risacca che possano generare particolari movimenti dell'unità che sta effettuando il rifornimento.
5. I motori di propulsione dell'unità interessata dal rifornimento devono essere mantenuti spenti, così come ogni altro motore che non sia dotato di reti parascintille.
6. In prossimità della zona di bunkeraggio, per un raggio di 25 (venticinque) metri, per tutta la durata delle operazioni, e a bordo dell'unità rifornita, non possono essere eseguiti lavori e/o operazioni di alcun genere che comportino l'uso di fiamme libere, fonti di calore o che possano provocare scintille.
7. Il Comandante dell'unità rifornita deve verificare, sotto la propria responsabilità, prima dell'inizio delle operazioni, la perfetta efficienza delle attrezzature e dei dispositivi antincendio presenti a bordo, in modo che siano prontamente impiegabili, in caso di emergenza, da parte dell'equipaggio. Il Comandante dell'unità rifornita deve comunque impedire che durante le operazioni di bunkeraggio vengano posti in essere comportamenti che provochino un abbassamento del livello di sicurezza.
8. Il Comando dell'unità prima di avviare i motori, dopo ogni rifornimento di benzina, ha l'obbligo di ventilare sia il locale dove sono installati i serbatoi, sia il locale apparato motore.

9. I Concessionari e i Gestori degli impianti fissi di carburante, sono, in ogni caso, tenuti ad adottare tutte le precauzioni, per evitare lo sversamento dei combustibili.
10. Durante le operazioni di bunkeraggio le Ditte che gestiscono gli impianti fissi di rifornimento e le unità che si avvalgono di tali servizi, devono rispettare rigorosamente le norme contenute negli artt. 50 e 51 del presente Regolamento.
11. Durante lo svolgimento delle operazioni di bunkeraggio devono essere tenuti sul posto, pronti ed efficienti, i mezzi e le dotazioni antincendio previsti dal D.M. 31.07.1934 del Ministero dell'Interno.

Articolo 54

Rifornimento dei distributori automatici fissi in banchina

1. Il rifornimento dei distributori automatici fissi in banchina può essere effettuato tramite autobotti o idonei mezzi nautici, nel rispetto delle condizioni previste dal D.M. 31 Luglio 1934 e successive integrazioni.
2. La zona circostante l'area interessata dalle operazioni dovrà essere delimitata con una recinzione (su cui verranno sistemati cartelli recanti la scritta "Vietato fumare e fare uso di fiamme libere") in modo da impedire l'avvicinarsi di mezzi e persone estranee.
3. Qualora vengano utilizzate transenne mobili, l'area delimitata dovrà avere una ampiezza non inferiore a 20 metri, segnalata con cartelli riportanti le medesime diciture di avviso di pericolo.

CAPO III

DISPOSIZIONI SPECIFICHE PER L'ATTIVITA' DI BUNKERAGGIO A MEZZO OLEODOTTO

Articolo 55

Prescrizioni

1. Durante le operazioni di rifornimento, i Comandi di bordo e i responsabili dei depositi costieri devono attenersi strettamente a quanto disposto dalle norme contenute agli artt. 50 e 51 del presente Regolamento.

Articolo 56

Vigilanza antincendio

1. Prima dell'inizio delle operazioni, il Responsabile del deposito dovrà accertare che l'impianto fisso antincendio, ubicato in prossimità di ogni punto di rifornimento, sia in perfetta efficienza e che l'alimentazione di quest'ultimo non sia inferiore alle 3 (tre) ore.
2. Durante l'esecuzione delle operazioni di rifornimento dovrà essere assicurato apposito servizio di vigilanza antincendio a terra. Tale servizio potrà essere assicurato sia dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco che dal Servizio Guardia ai Fuochi svolto da Società autorizzata, con una squadra composta da almeno 2 (due) unità. Per operazioni di bunkeraggio di particolare complessità, l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di prescrivere una diversa composizione del numero minimo della squadra e dei mezzi antincendio da impiegare, sentita la Commissione Locale di cui all'art.48 del Reg.Cod.Nav.
3. Qualora il servizio sia espletato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, l'istanza formale dovrà essere inoltrata al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco competente con almeno 2 (due) giorni di anticipo rispetto alla data in cui il servizio deve essere svolto. In caso di mancata

disponibilità, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco ne darà comunicazione, entro le successive 24 (ventiquattro) ore all'Autorità Marittima e al Comando di bordo richiedente. Quest'ultimo provvederà ad utilizzare per lo stesso scopo una delle Società Guardia ai Fuochi autorizzate. Detto servizio dovrà essere reso ai sensi del D.M. n°261 in data 22.02.1996 del Ministero degli Interni, pubblicato sulla G.U. n°113 in data 16.05.1996, nonché nella Circolare n°27 in data 07.10.1991 del Ministero degli Interni.

4. L'onere di spesa relativo al servizio di vigilanza antincendio è a carico del richiedente.
5. Il personale impiegato nel servizio di vigilanza antincendio, sia esso espletato dai Vigili del Fuoco che da Società Guardia ai Fuochi autorizzata, vigilerà sulla corretta esecuzione delle operazioni di bunkeraggio, informando immediatamente l'Autorità Marittima di ogni eventuale violazione delle norme contenute nel presente Regolamento.
6. Alle operazioni di bunkeraggio dovranno essere presenti almeno 2 (due) responsabili del deposito costiero adibiti, rispettivamente, alla messa in funzione immediata del sistema fisso antincendio e all'intercettazione del flusso di combustibile, nei casi di emergenza. Tutto il personale preposto a tali operazioni dovrà essere munito di apparato radio portatile di tipo antideflagrante, in modo da assicurare i collegamenti immediati tra il Comando di bordo, la vigilanza antincendio a terra ed il personale preposto all'attivazione del sistema antincendio e all'intercettazione del flusso di carburante.
7. Il personale che esplica la vigilanza antincendio a terra per le operazioni di bunkeraggio, al termine del servizio, e comunque non oltre le 24 (ventiquattro) ore successive allo stesso, dovrà far pervenire all'Autorità Marittima, un rapporto sottoscritto dal Capo Squadra della Società autorizzata ovvero Vigili del Fuoco che ha svolto il servizio. Tale rapporto dovrà riportare la data e l'orario di inizio e termine delle operazioni, il nome e la nazionalità della nave che ha effettuato il rifornimento e le eventuali osservazioni in merito a contrattempi, circostanze o difficoltà verificatesi durante le operazioni di rifornimento. Quanto sopra, fermo restando l'obbligo dell'immediata comunicazione all'Autorità Marittima degli eventi, così come previsto dall'art. 50 del presente Regolamento.

Articolo 57

Prescrizioni a carico del Comando di bordo

1. Sono vietati travasi di combustibile in fusti o altri recipienti di bordo, anche se fissi, che non risultino approvati e certificati dall'Amministrazione di bandiera della nave e/o dall'Organismo nave per tale scopo.
2. Il Comandante della nave che effettua il rifornimento deve accertare, prima dell'inizio delle operazioni, che tutti gli apparati e le dotazioni antincendio di bordo siano disponibili e in perfetta efficienza.
3. Le navi che effettuano operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei Segnali.
4. L'apparato radar di bordo dovrà essere mantenuto spento.
5. Il Comandante dell'unità rifornita deve essere pronto a muovere in qualsiasi momento per motivi di sicurezza nave e/o portuale e pertanto l'equipaggio necessario deve permanere a bordo per tutta la durata delle operazioni.

6. Tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina e dei motori, devono essere provvisti di parascintille.
7. Le operazioni di bunkeraggio possono avere inizio solo dopo che dall'unità siano sbarcati tutti i passeggeri e comunque tutte le persone non facenti parte dell'equipaggio.
8. Durante tali operazioni non è ammesso l'imbarco di passeggeri e/o operazioni di carico/scarico merci.
9. Tutte le attrezzature ed i mezzi antincendio di bordo, muniti delle relative certificazioni di sicurezza in corso di validità, dovranno essere efficienti e resi prontamente disponibili sotto la diretta responsabilità del Comando di bordo.
10. A bordo dell'unità impegnata nelle operazioni di bunkeraggio non possono essere effettuati lavori di nessun tipo che prevedono l'impiego di fiamme libere di qualsiasi natura o fonti di calore, o che comunque possono generare scintille.
11. A bordo dell'unità impegnata nelle operazioni di bunkeraggio devono essere effettuate, sotto il diretto controllo del membro dell'equipaggio designato per tale incarico. Quest'ultimo, unitamente al Comandante dell'unità è responsabile dell'applicazione delle disposizioni del presente Regolamento.

CAPO IV

DISPOSIZIONI SPECIFICHE PER L'ATTIVITA' DI BUNKERAGGIO A MEZZO BETTOLINA

PARTE I

MODALITA' PER IL RILASCIO DELLE CONCESSIONI PER IL SERVIZIO DI RIFORNIMENTO ALLE NAVI CON L'IMPIEGO DI BETTOLINE

Articolo 58

Ditte/Società autorizzate all'esercizio del servizio

1. Il servizio di rifornimento mediante bettolina nell'ambito del Circondario marittimo di Cagliari può essere svolto soltanto a seguito di concessione rilasciata, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia, dalla Capitaneria di porto di Cagliari, sentita l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna per l'espletamento dell'attività nell'ambito delle aree demaniali marittime ricadenti nella giurisdizione della predetta Autorità, secondo i termini previsti dal regolamento UE n. 352/2017 citato in preambolo, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti.
2. Sono vietate le operazioni di bunkeraggio di combustibili liquidi e lubrificanti il cui punto di infiammabilità (determinato con il sistema a vaso chiuso) sia inferiore a 60° C.

Articolo 59

Disposizioni per il rilascio delle concessioni

1. Chiunque intenda espletare il servizio di rifornimento mediante bettolina deve presentare apposita istanza in carta legale al Capo del Compartimento marittimo di Cagliari.
2. Nella domanda devono essere indicati:
 - a. nome, cognome, luogo e data di nascita, cittadinanza, residenza se persona fisica; denominazione o ragione sociale, sede, nome e cognome del legale rappresentante se società;

- b. nome e cognome dell'eventuale procuratore;
 - c. numero dei dipendenti (impiegati sia a terra che in servizi marittimi) e relative mansioni;
 - d. numero e tipo di mezzi nautici destinati al servizio e titolo del possesso o della detenzione (proprietà, noleggio, ecc.);
 - e. durata della concessione richiesta, in relazione al livello degli investimenti effettuati;
 - f. il possesso, anche autocertificato, se consentito, dei requisiti di legge prescritti.
3. Per ottenere la concessione occorre essere in possesso dei seguenti requisiti:
- a. capacità professionale al servizio di "rifornimento" attestata dalla struttura dell'impresa, nonché dall'attività svolta negli ultimi tre anni nel settore del trasporto marittimo dei prodotti petroliferi;
 - b. iscrizione nel registro degli esercenti di commercio o nel Registro delle imprese presso le Camere di commercio;
 - c. capacità tecnica consistente nella disponibilità, per un periodo non inferiore alla durata della concessione, dei mezzi navali da destinare al servizio, conformi alle relative norme in materia di sicurezza e antinquinamento e nell'ottica di un progressivo miglioramento del livello di qualità tecnica, nonché della disponibilità di personale marittimo con esperienza di navigazione a bordo delle navi cisterna che deve:
 - i. essere addestrato alla movimentazione di prodotti petroliferi e alla conservazione della qualità dei medesimi;
 - ii. essere inquadrato con contratto di lavoro le cui condizioni economiche e normative non siano inferiori a quelle del contratto di lavoro applicato al settore bunkeraggi;
 - iii. essere in possesso di pertinente certificazione STCW 95 come emendata.
 - d. capacità finanziaria rilevabile, per l'impresa individuale, dalla dichiarazione dei redditi degli ultimi tre anni e, per le società, da un patrimonio netto non inferiore a 500.000 Euro certificato dal presidente del collegio sindacale;
 - e. assenza di procedure concorsuali;
 - f. assenza di condanne per delitti puniti con pena superiore nel minimo a tre anni di reclusione, oppure per contrabbando, truffa, appropriazione indebita o per delitti contro la fede pubblica, salvo che sia intervenuta la riabilitazione (per le società il requisito è da intendersi riferito agli Amministratori);
 - g. non essere destinatari di misure di prevenzione, ai sensi della vigente normativa, personali o sociali;
 - h. idonea copertura assicurativa per i danni derivanti dall'espletamento del servizio, ivi compresa la copertura P&I per i danni da inquinamento marino.
4. I requisiti devono perdurare per tutta la concessione e la loro sussistenza può essere verificata dall'Autorità marittima nell'ambito dei poteri di vigilanza sull'attività.

Articolo 60

Durata della concessione e canone annuale

1. La concessione viene rilasciata per un periodo determinato dall'Autorità concedente sulla base del livello degli investimenti effettuati e, comunque, non inferiore dieci anni.

2. Il concessionario è tenuto a prestare idonea cauzione, anche sotto forma di fidejussione bancaria o polizza assicurativa con società di rilevanza nazionale o internazionale, di importo non inferiore al doppio del canone.
3. Il concessionario è tenuto al pagamento di un canone annuo calcolato sulla base delle vigenti disposizioni in materia e aggiornato annualmente secondo le modalità determinate per le concessioni dei beni del demanio marittimo.

Articolo 61

Decadenza del concessionario

1. Il Capo del Compartimento marittimo di Cagliari può pronunciare la decadenza del concessionario, senza diritto alcuno ad indennizzo, con le modalità di cui all'art. 47 del Codice della Navigazione, con provvedimento motivato, nei seguenti casi:
 - a. perdita di uno dei requisiti previsti per il rilascio della concessione;
 - b. omesso pagamento del canone annuale, anche di una sola annualità;
 - c. abusiva sostituzione nell'esercizio della concessione;
 - d. inadempimenti degli obblighi derivanti dalla concessione o imposti da norme di legge o di regolamenti;
 - e. mancato esercizio della concessione.

PARTE II

NORME TECNICHE PER LO SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO CON BETTOLINA

Articolo 62

Prevenzione/eliminazione di stati di pericolo ed incidenti vari

1. Prima di iniziare le operazioni di bunkeraggio, dovrà essere compilata in tutte le sue parti e controfirmata, a cura del Comandante della bettolina e del Comandante della nave ricevente, la lista di controllo **allegato 3** al presente Regolamento. Tale lista di controllo dovrà essere inviata, a cura dell'Agenzia marittima richiedente l'operazione di bunkeraggio, alla Sezione Tecnica, alla Sala Operativa, alla Sezione Sicurezza della navigazione, e alla Sezione staccata di Sarroch (qualora interessata dalle operazioni di bunkeraggio) della Capitaneria di porto di Cagliari ed all'Autorità di Sistema portuale.
2. Prima di iniziare le operazioni di bunkeraggio il comandante della nave interessata deve effettuare un controllo preventivo dello specchio acqueo circostante allo scopo di verificare l'assenza di idrocarburi; analogo controllo deve essere effettuato al termine delle operazioni. Eventuali presenze di inquinamento dovranno essere immediatamente riferite alla Capitaneria di porto.
3. In ogni caso, durante le operazioni di rifornimento le ghiotte di contenimento devono essere tenute perfettamente pulite e il relativo foro di sfogo deve essere tenuto chiuso; inoltre, devono essere predisposte a bordo, a cura dei rispettivi responsabili, appositi apprestamenti idonei alla raccolta di fuoriuscite accidentali di bunker.
4. Gli impianti ed attrezzature antincendio di bordo devono essere tenuti pronti all'immediato impiego (manichette stese, linee sotto pressione, estintori pronti all'uso, etc.).
5. Durante le operazioni di rifornimento deve essere effettuato l'ascolto radio continuo a mezzo di apparato VHF sulla frequenza di soccorso (Ch.16), nonché

- su una frequenza di lavoro concordata tra le due unità e che dovrà essere indicata nella lista di controllo di cui al punto 1 del presente articolo.
6. Il personale della bettolina deve attenersi alle disposizioni dell'Ufficiale della nave da rifornire, designato dal Comando di bordo quale responsabile della direzione delle operazioni di bunkeraggio, relativamente all'inizio, alla velocità di pompaggio ed alle interruzioni; a tal fine, prima dell'inizio delle operazioni, questi dovrà concordare il rateo e le prestazioni massime di pompaggio, le procedure per l'arresto di emergenza ed il mezzo e le procedure di comunicazione tra bettolina e nave e viceversa, informando successivamente tutto il personale addetto alle operazioni. Il suddetto Ufficiale dovrà seguire personalmente le operazioni ed assicurarsi del buon andamento delle stesse effettuando preventivamente le necessarie verifiche alle tubazioni, alle casse e all'impianto. Tutte le sopra citate prescrizioni dovranno essere indicate nella lista di controllo di cui al punto 1 del presente articolo.
 7. Tra la bettolina e la nave dovranno essere posizionati parabordi di dimensione e robustezza adeguata, atti a impedire il contatto diretto fra i due scafi. Tali parabordi dovranno essere conformi alle norme ISO 17357:2014-1, e muniti dei prescritti certificati.
 8. Tutti gli scarichi, compresi quelli dei motori, della cucina e di altre fonti di calore della bettolina e della nave devono essere muniti di parascintille.
 9. Durante il rifornimento, qualora si verificano fuoriuscite di bunker, eventi dannosi o stati di pericolo, il comandante della nave e della bettolina sono tenuti a porre in essere tutti i provvedimenti di urgenza ritenuti più opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento e ad evitare ulteriori e più gravi conseguenze, informandone immediatamente l'Autorità marittima e l'Autorità di Sistema portuale.
 10. Gli obblighi d'informazione e di sospensione delle operazioni, nonché quelli di porre in essere ogni attività idonea ad evitare/limitare eventuali situazioni di pericolo, sussistono, per gli stessi responsabili delle operazioni, anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone o delle infrastrutture portuali.
 11. Fatte salve le rispettive responsabilità per danni da inquinamento e la conseguente attribuzione delle spese, la bonifica della zona inquinata potrà essere richiesta, d'urgenza, sia al concessionario del servizio di bunkeraggio che all'armatore della nave rifornita.
 12. L'Autorità marittima, oltre agli adempimenti espressamente previsti nel presente regolamento in materia di prevenzione di inquinamenti, di incendi e di sicurezza della navigazione, può disporre ulteriori specifiche prescrizioni nel caso siano ravvisate particolari esigenze in materia.
 13. Fatte salve le previsioni di cui alla Regola 14 del Capitolo V della Convenzione SOLAS come emendata, al fine di evitare disguidi, le comunicazioni tra la bettolina e la nave da rifornire devono essere effettuate in una lingua comune precedentemente concordata, ovvero utilizzando la terminologia dell'IMO *Standard Marine Navigational Vocabulary*.
 14. Per il bunkeraggio delle cisterne non è consentito l'utilizzo di tubazioni adibite, anche solo parzialmente, alla movimentazione di prodotti petroliferi con punto di infiammabilità inferiore a 60°, determinato con il sistema a vaso chiuso.

Articolo 63

Condizioni meteorologiche

1. Le operazioni di bunkeraggio devono essere eseguite in presenza di condizioni meteomarine favorevoli. Tale apprezzamento deve essere concordemente valutato dai Comandanti della bettolina e della nave da rifornire e riportato nella lista di controllo di cui all'art.62, comma 1.
2. In caso di peggioramento delle condizioni iniziali, le operazioni di bunkeraggio devono essere immediatamente sospese. Di tale sospensione, e dell'eventuale ripresa delle operazioni, dovrà essere tempestivamente informata la Capitaneria di porto.
3. L'Autorità marittima potrà sempre valutare, il diniego dell'autorizzazione o disporre la sospensione e/o l'interruzione delle operazioni di bunkeraggio qualora valutati, sulla base delle informazioni in suo possesso, la presenza di condizioni meteorologiche non idonee allo svolgimento in sicurezza del servizio.

Articolo 64

Requisiti delle bettoline

1. Le bettoline devono essere in regola con tutte le vigenti disposizioni inerenti l'impiego nel servizio di rifornimento alle navi ed, in particolare, in possesso dei certificati di sicurezza previsti per tali unità navali dalle dalla vigente normativa in materia di sicurezza della navigazione.
2. Le menzionate unità devono inoltre essere fornite:
 - a. di impianti e dotazioni idonee (reticelle taglia fiamma, punti caldi protetti, distanziatori, parabordi etc.), per effettuare le operazioni di rifornimento in sicurezza anche a navi destinate al trasporto di prodotti classificati pericolosi;
 - b. di attrezzature e dotazioni idonee a prevenire, contenere e confinare sversamenti di idrocarburi in mare (efficienti sistemi di chiusura degli ombrinali, ghiotte per la raccolta degli eventuali colaggi, sufficienti scorte di assorbenti inerti e panne galleggianti, etc.).
3. Le bettoline devono essere sempre in condizioni di allontanarsi prontamente con i propri mezzi dalla nave rifornita, sia in caso di emergenza, sia in caso di sospensione o di interruzione del rifornimento dovuta a qualsiasi motivo; in tali casi dovrà essere subito informata la Sala Operativa della Capitaneria di porto.
4. Qualora le bettoline siano state precedentemente impiegate per trasporto di combustibili liquidi o lubrificanti, il cui punto di infiammabilità (determinato con il sistema a vaso chiuso) sia inferiore a 60° C., prima della loro utilizzazione per il servizio di bunkeraggio dovranno essere munite di relativo certificato di Gas-free rilasciato dal competente Chimico del Porto, che dovrà essere conservato a bordo.

Articolo 65

Rifornimento a mezzo bettolina a navi agli ormeggi

1. Il rifornimento di liquidi combustibili alle navi a mezzo di bettolina può essere effettuato alle seguenti prescrizioni, oltre a quelle di carattere generale di cui ai precedenti articoli.
2. Il comandante della bettolina, prima di accostare alla nave da rifornire, deve contattarne il comandante dell'unità ricevente, definendo congiuntamente le modalità di affiancamento delle due unità. Il comandante

della nave da rifornire è tenuto a prendere i necessari provvedimenti per la sicurezza della nave e del lavoro a bordo, valutando l'opportunità di sospendere, o meno, le operazioni commerciali. Analoga comunicazione deve essere effettuata anche prima di iniziare le operazioni di disormeggio.

3. Durante le operazioni di rifornimento delle navi ormeggiate deve essere assicurato il servizio di vigilanza antincendio, da effettuarsi tramite il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco ovvero tramite Guardie ai Fuochi abilitate, con squadra composta da 3 unità (5 per le navi passeggeri), con relativo onere di spesa a carico del richiedente.
4. Nel caso in cui il servizio di rifornimento sia espletato su banchine prive di adeguato impianto antincendio fisso, realizzato a regola d'arte in conformità alle norme tecniche di riferimento (UNI 10779, UNI EN 12845, UNI 11292), la squadra antincendio dovrà sempre essere dotata di almeno 5 unità e di un automezzo antincendio (autobotte o autopompa serbatoio con serbatoio d'acqua di capacità non inferiore a 2.000 litri), fornito di tubazioni flessibili UNI 45 e UNI 70 di idonea lunghezza, di lance erogatrici, di attrezzatura e materiale necessario per la produzione di schiuma. Nel caso in cui il servizio venga espletato in una banchina sprovvista, oltre che dell'impianto idrico antincendio realizzato a regola d'arte, anche di prese idriche per il rifornimento dei mezzi antincendio, dovrà essere prevista, in aggiunta a quanto sopra richiesto, una motopompa per prelievo di acqua dal mare. Gli interessati dovranno richiedere il servizio di vigilanza antincendio con almeno tre giorni lavorativi di anticipo rispetto alla data in cui il servizio dovrà essere espletato. Qualora esso sia richiesto ai Vigili del Fuoco, gli interessati dovranno presentare istanza formale al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Cagliari. Ove, invece, si richieda l'intervento di un'impresa abilitata al servizio integrativo antincendio, la relativa domanda dovrà comunque essere portata a conoscenza del suddetto Comando provinciale, che impartirà opportune procedure operative cui l'impresa dovrà attenersi nello svolgere il servizio.
5. A bordo della bettolina e della nave ricevente devono essere disponibili e pronti per l'eventuale uso, materiale assorbente inerte e attrezzature atte ad arginare eventuali sversamenti (panne e fogli oleoassorbenti o, in alternativa a dette dotazioni, le panne di contenimento).
6. Le operazioni di bunkeraggio dovranno avvenire previa stesura di panne galleggianti portuali che circoscrivano in maniera adeguata - limitatamente al lato di accosto della bettolina - lo specchio acqueo interessato dalle operazioni, di modo che eventuali sversamenti di bunker restino efficacemente confinati all'interno delle panne.
7. Nessuna operazione commerciale, operativa o manutentiva può essere effettuata sul lato dove è accostata la bettolina.
8. È vietato fumare e utilizzare fiamme libere a bordo di entrambe le unità. Appositi cartelli indicatori di tale divieto dovranno essere debitamente esposti sul ponte principale e dovranno essere scritti in italiano e in inglese.
9. Le navi intente alle operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva il segnale "B" del codice internazionale dei segnali (una luce rossa per il periodo notturno).
10. Le manichette impiegate devono essere debitamente collaudate, in buone condizioni e dotate di innesti a tenuta perfetta. Le stesse devono essere adeguatamente sorrette e di idonea lunghezza onde evitare strappi. Prima dell'inizio delle operazioni di trasferimento del bunker, dovrà essere

verificata la totale assenza di perdite lungo tutta la linea di trasferimento.

11. Deve essere assicurata la equi potenzialità elettrica tra il mezzo rifornitore e la nave, attraverso idonei collegamenti di massa.
12. Gli Ufficiali di bordo, designati dai Comandanti delle unità, quali responsabili della direzione delle operazioni, devono concordare l'inizio, la velocità del pompaggio e le modalità dell'eventuale interruzione comprese le procedure per l'arresto d'emergenza. I suddetti ufficiali dovranno personalmente seguire le operazioni ed assicurarsi del buon andamento delle stesse effettuando sia preventivamente che durante il rifornimento le necessarie verifiche alle tubazioni, alle casse e all'impianto. Tutte le sopra citate prescrizioni dovranno essere indicate nella lista di controllo di cui al punto 1 dell'articolo 62.
13. Durante le operazioni di rifornimento gli ombrinali della nave e della bettolina devono essere chiusi. Qualora, per qualsiasi ragione, gli stessi debbano essere aperti, essi dovranno essere monitorati.
14. Il suddetto personale deve, inoltre, concordare il canale di comunicazione VHF e le procedure di comunicazione tra bettolina e nave.
15. Qualora le operazioni dovessero svolgersi in ore notturne e/o di scarsa illuminazione naturale devono essere garantiti i requisiti di illuminazione previsti dall'art. 50 del presente Regolamento ai punti di attacco delle manichette, alle manichette stesse e in ogni ambiente in cui l'equipaggio delle unità è chiamato ad operare, anche in circostanze straordinarie.
16. I cavi di ormeggio passati tra le due navi devono essere correttamente manovrati in modo da poter compensare le relative variazioni di assetto dovute al trasbordo di combustibile.
17. Durante le operazioni di bunkeraggio è vietato l'utilizzo di fiamme libere ed eseguire lavori che possano generare scintille o calore a bordo della bettolina e dell'unità da rifornire, nonché sulle banchine interessate dalla presenza delle due navi.
18. Per tutta la durata delle operazioni di bunkeraggio, su entrambe le unità, in prossimità dei *manifold* di connessione, dovrà essere presente un operatore pronto ad effettuare il distacco rapido in caso di necessità.
19. Le bettoline non potranno sostare agli ormeggi oltre il tempo operativo strettamente necessario alle operazioni di bunkeraggio.
20. La nave, qualora movimenti liquidi infiammabili alla rinfusa o merci pericolose in colli delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 7 deve sospendere le operazioni commerciali per tutta la durata del bunkeraggio.
21. È vietato qualsiasi tipo di rifornimento a navi cisterna durante le operazioni di zavorramento, ventilazione e pre-washing ex Annesso II Marpol delle cisterne in cui siano stati trasportati liquidi infiammabili, nonché durante le operazioni di crude oil washing, allibo e ritiro di slops.

Articolo 66

Rifornimento a mezzo bettolina in rada

1. In aggiunta a quanto prescritto negli articoli precedenti, il rifornimento in rada deve essere effettuato con l'osservanza delle seguenti prescrizioni:
 - a. le operazioni devono essere effettuate esclusivamente nelle zone di fonda stabilite dall'Autorità Marittima;
 - b. le manovre di avvicinamento della bettolina alla nave che riceve rifornimento devono essere effettuate in osservanza alle norme per

- prevenire gli abbordi in mare (Colreg 1972) a cura e sotto la responsabilità dei Comandanti e con le modalità da essi concordate;
- c. le operazioni di bunkeraggio dovranno avvenire previa stesura di panne galleggianti d'altura che circoscrivano in maniera adeguata - limitatamente al lato di accosto della bettolina - lo specchio acqueo interessato dalle operazioni, di modo che eventuali sversamenti di bunker restino efficacemente confinati all'interno delle panne;
 - d. la nave di dimensioni maggiori deve essere ancorata;
 - e. è fatto obbligo di assicurare la disponibilità del pronto intervento di un mezzo nautico autorizzato a svolgere attività antinquinamento, il cui nominativo ed i punti di contatto dovranno essere resi noti alla Capitaneria di porto all'atto della comunicazione di inizio delle operazioni di rifornimento da parte del Comandante della nave da rifornire. Tale mezzo dovrà essere disponibile nel porto di Cagliari o presso l'approdo di Sarroch per le operazioni da svolgersi, rispettivamente, nelle relative rade;
 - f. nel corso delle operazioni di bunkeraggio, sullo stesso lato della nave interessata dalle operazioni di rifornimento, non è consentito l'affiancamento di altre unità oltre al mezzo antinquinamento di cui alla lettera e); sul lato non interessato dalle operazioni di rifornimento è consentito l'affiancamento di unità minori per le esigenze attinenti il "ciclo nave" (imbarco o sbarco di marittimi, passeggeri e tecnici, imbarco provviste, conferimento rifiuti solidi, etc.);
 - g. le navi intente alle operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva il segnale "B" del codice internazionale dei segnali (una luce rossa per il periodo notturno).

Articolo 67

Procedura autorizzativa

1. L'armatore, il raccomandatario marittimo o il Comandante della nave presenta all'Autorità Marittima, attraverso il sistema PMIS, l'istanza intesa ad ottenere l'autorizzazione al bunkeraggio, compilando debitamente le informazioni richieste dalle maschere a tale scopo predisposte dal sistema PMIS.
2. Le predette richieste dovranno pervenire con almeno 72 ore di anticipo sulla prevista attività di rifornimento.
3. Le navi che non sono obbligate all'uso del PMIS adempiono alla richiesta di imbarco/sbarco/trasbordo mediante presentazione diretta presso gli uffici dell'Autorità marittima o con le altre modalità telematiche ammesse.
4. L'istanza di cui al punto 1 dovrà essere allegata la sottoelencata documentazione:
 - a. lista di controllo di cui all'art. 54 perfezionata in ogni voce applicabile e sottoscritta da entrambi i Comandanti delle unità (bettolina e nave ricevente);
 - b. MSDS - *Material Safety Data Sheet* relativo al bunker che si intende fornire;
 - c. Modalità di svolgimento del servizio antincendio (Vigili del Fuoco, servizio integrativo, personale di bordo).
5. Al termine delle operazioni di rifornimento l'istante dovrà trasmettere all'Autorità Marittima la *Bunker Delivery Note* (BDN).

CAPO V

DISPOSIZIONI SPECIFICHE PER L'ATTIVITA' DI BUNKERAGGIO A MEZZO AUTOBOTTE

Articolo 68

Tipologie dei prodotti

1. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotti sono consentite esclusivamente per i prodotti di categoria "C" di cui al Titolo II Articolo 1 del D.M. 31.07.1934 e quindi solo per prodotti con punto di infiammabilità determinato con sistema a vaso chiuso non inferiore 60°C. e conformi alle disposizioni di cui al Decreto Legislativo 9.11.2007 n°205, in attuazione della Direttiva 2005/33/CE in materia di tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo.

Articolo 69

Individuazione della banchine

1. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotti sono consentite esclusivamente lungo le seguenti banchine:
 - a. Porto Vecchio di Cagliari:**
 - Banchina Ichnusa;
 - Molo Capitaneria;
 - Molo Sabauda;
 - Molo Rinascita.
 - b. Porto industriale di Cagliari:**
 - Banchina Nord/Est;
 - Banchina rinfuse.
 - c. Porto di Teulada**
 - Banchina attigua alla darsena di alaggio natanti del nuovo porto di Teulada.
2. Per gli ormeggi rientranti in zone in concessione, l'autorizzazione al bunkeraggio con autobotte sarà concessa dalla Capitaneria di porto di Cagliari solo in presenza di espresso nulla osta del concessionario/terminalista, da apporre sull'istanza del Comandante o Agente Raccomandatario della nave.
3. Le società interessate dovranno formare ed informare il personale di terra del terminal affinché lo stesso sia in grado di evacuare oltre una distanza minima di sicurezza avente raggio di almeno 40 (quaranta) metri dal punto di ipotetico rilascio del liquido in fase di bunkeraggio. Ciò al fine di salvaguardare le persone da un potenziale pericolo di nocività dei vapori dei prodotti in fase di bunkeraggio.

Articolo 70

Procedura autorizzativa per il bunkeraggio con autobotte

1. L'armatore, il raccomandatario marittimo o il Comandante della nave presenta all'Autorità Marittima, attraverso il sistema PMIS, l'istanza intesa ad ottenere l'autorizzazione al bunkeraggio a mezzo autobotte, compilando debitamente le informazioni richieste dalle maschere a tale scopo predisposte dal sistema telematico.
2. Le predette richieste dovranno pervenire con almeno 24 ore di anticipo sul previsto rifornimento.
3. Le navi che non sono obbligate all'uso del PMIS adempiono alla richiesta mediante presentazione diretta presso gli uffici dell'Autorità marittima o

con le altre modalità telematiche ammesse, conforme al modello allegato al presente Regolamento quale parte integrante (**Allegato 4**), compilato in ogni sua parte e sottoscritto come previsto.

4. La richiesta dovrà contenere le seguenti notizie:
 - a. Tipo della nave, nome e nazionalità;
 - b. Posto di ormeggio assegnato o che si prevede sarà assegnato;
 - c. Generalità e recapito della Ditta rifornitrice;
 - d. Indicazione riguardante il servizio di vigilanza a terra che verrà espletato, con apposita squadra munita di autopompa, dai Vigili del Fuoco ovvero da Guardia ai Fuochi (allegando documentazione comprovante la richiesta del servizio e relativa conferma).
5. Alla richiesta dovrà essere allegata una dichiarazione compilata dal responsabile della Ditta rifornitrice e recante i seguenti dati:
 - a. conoscenza da parte del responsabile della Ditta delle norme di sicurezza vigenti nel porto di Cagliari, con particolare riferimento alla disciplina contenuta nel presente Regolamento;
 - b. indicazione della data e ora di inizio delle operazioni di rifornimento
 - c. quantità del prodotto da rifornire;
 - d. iscrizione della Ditta rifornitrice nei Registri di cui all'art.68 tenuti dall'Autorità Marittima ovvero dall'Autorità di Sistema Portuale;
 - e. l'autobotte (motrice e rimorchio) impiegata è rispondente alle modalità costruttive richieste dalla vigente normativa in materia di trasporti, di quelle contenute nel D.M. 31 luglio 1934 e successive modifiche ed è in possesso di tutte le necessarie certificazioni per il trasporto di liquidi combustibili;
 - f. il combustibile da rifornire è conforme alle previsioni di cui al D.Lgs. 9.11.2007 n°205 in attuazione della Direttiva 2005/33/CE in materia di tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo;
 - g. l'autista del mezzo destinato al rifornimento è stato portato a conoscenza delle norme contenute nel presente Regolamento ed è stato indottrinato circa le proprie competenze e responsabilità.
6. L'Autorizzazione per il bunkeraggio sarà rilasciata dall'Autorità Marittima e conterrà tutte le prescrizioni vincolanti ritenute necessarie per lo svolgimento in sicurezza delle operazioni di bunkeraggio con particolare riferimento a:
 - a. servizio antincendio a terra;
 - b. pronta disponibilità di un rimorchiatore fire-fighting;
 - c. vigilanza antinquinamento;
 - d. eventuali prescrizioni tecnico operative aggiuntive legate a casi specifici;
 - e. obbligo da parte del Comando di bordo di comunicare via radio alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Cagliari l'inizio e termine delle operazioni di bunkeraggio.
7. Prima dell'inizio delle operazioni di bunkeraggio, ai fini del rilascio dell'Autorizzazione, il Comandante dell'unità interessata dovrà sottoscrivere e far pervenire alla Capitaneria di Porto la dichiarazione in **allegato 5**, nella quale egli attesta:
 - a. di aver preso visione ed aver ottemperato alle prescrizioni tecnico operative disposte dall'Autorità Marittima in occasione delle operazioni di bunkeraggio richieste;
 - b. di essere a conoscenza delle norme di sicurezza vigenti nel porto di Cagliari e di quelle contenute nel presente Regolamento, dando

- espressamente atto che i mezzi antincendio di bordo sono in perfette condizioni di efficienza, pronti all'impiego. e che i certificati di sicurezza riferiti ai suddetti mezzi sono in regolare corso di validità;
- c. indicare le generalità complete e la qualifica rivestita a bordo dal membro dell'equipaggio indicato quale responsabile della vigilanza durante le operazioni di bunkeraggio. L'indicazione di tale incarico deve essere firmato "per presa conoscenza ed accettazione" dal componente l'equipaggio assegnatario dell'incarico di cui trattasi.
8. Le operazioni di bunkeraggio potranno essere effettuate solo dopo l'acquisizione da parte della Capitaneria di Porto della dichiarazione di cui al precedente punto ed il conseguente rilascio della prevista Autorizzazione.
9. Le operazioni di bunkeraggio su banchine ricadenti nelle aree portuali in concessione è consentito previo nulla-osta delle stesse società terminaliste/Concessionarie. Dette società potranno imporre prescrizioni e limitazioni operative allo svolgimento di tale attività in relazione all'organizzazione di sicurezza interna del terminal e/o dell'area in concessione.

Articolo 71

Limitazioni

1. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte, salvo casi particolari e/o inderogabili esigenze dei Comandi di bordo, non potranno essere effettuate nei giorni di domenica e nei giorni festivi. Per le operazioni di bunkeraggio da effettuare in tali giorni la relativa istanza del Comando di bordo dovrà pervenire con un anticipo di almeno 48 (quarantotto) ore rispetto al previsto inizio delle operazioni stesse.
2. A giudizio dell'Autorità Marittima le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte potranno non essere autorizzate, o, se già autorizzate sospese, qualora situazioni portuali connesse con l'elevato numero di unità presenti in porto, o movimentazione di merci pericolose ovvero la presenza di situazioni incompatibili con l'attività di bunkeraggio non garantiscano l'effettuazione in sicurezza delle operazioni stesse.
3. Non potranno essere effettuate operazioni di bunkeraggio a più navi simultaneamente.
4. Durante le operazioni di bunkeraggio effettuate in ore notturne dovranno essere garantiti, nei punti di attacco delle manichette e lungo il percorso delle manichette stesse, i valori di illuminazione di cui al precedente articolo 50 del presente Regolamento. A tal fine si considerano effettuate in ore diurne le operazioni che hanno inizio almeno mezz'ora dopo il sorgere del sole e si concludono almeno mezz'ora prima del tramonto.
5. Non è consentito il rifornimento di navi traghetto/ro-ro con autobotte introdotta direttamente nel locale garage di bordo né con distributori mobili.

Articolo 72

Prescrizioni per le autobotti

1. Le autobotti destinate ad effettuare il bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Cagliari devono appartenere a Ditta autorizzata ed iscritta nei Registri di cui all'art.68 del Codice della Navigazione tenuti dall'Autorità Marittima e/o dell'Autorità di Sistema Portuale di Cagliari, se competente.

2. E' vietata la contemporanea presenza sottobordo delle navi di più di 1 (una) autobotte.
3. La quantità massima di prodotto erogabile non può essere superiore a 30 (trenta) tonnellate per ogni autobotte.
4. Sono vietati i travasi di combustibile da rimorchio alle motrici.
5. L'autobotte impiegata per il bunkeraggio deve recarsi sottobordo solo quando la nave è pronta a ricevere il rifornimento, allontanandosi immediatamente dopo aver terminato le operazioni.
6. Qualora il bunker destinato al rifornimento è contenuto nella motrice e nel rimorchio della medesima si dovrà provvedere all'iniziale discarica del rimorchio che, quando vuoto, dovrà essere allontanato dalla zona di rifornimento e posizionato nelle aree portuali appositamente individuate secondo la vigente normativa. Il rifornimento potrà successivamente proseguire con la discarica direttamente dall'autobotte motrice.
7. È fatto assoluto divieto di accesso in ambito portuale agli automezzi destinati al bunkeraggio se ai medesimi sono collegati rimorchi vuoti contenenti residui di idrocarburi.
8. La sosta di autobotti negli ambiti portuali del Circondario Marittimo di Cagliari, in attesa dell'effettuazione delle operazioni di bunkeraggio, o per qualsiasi altro motivo, è vietata, salvo espressa e formale autorizzazione dell'Autorità Marittima, che potrà essere concessa solo negli spazi individuati a tale scopo ai sensi della vigente normativa.
9. Durante tutto il periodo della sosta, i conducenti delle autobotti non possono allontanarsi dai veicoli (art.80 e 84 del Reg. Cod. Nav.). In caso di inadempienza la Capitaneria di Porto, ai fini della salvaguardia della sicurezza portuale, disporrà la vigilanza antincendio con apposite squadre dei Vigili del Fuoco, ovvero di Guardia Fuochi appartenenti alle Società autorizzate con oneri a carico dei soggetti inadempienti.
10. Ogni autobotte dovrà essere dotata dei prescritti apprestamenti di sicurezza, antincendio e antinfortunistici, nonché di una coppia di contenitori metallici contenenti complessivamente 10 Kg. di sabbia asciutta con a corredo gli attrezzi per lo spandimento della stessa, per contenere limitate dispersioni di prodotto.
11. Sono vietate le operazioni di bunkeraggio effettuate simultaneamente dalla motrice cisterna e dal rimorchio cisterna.
12. Le motrici e i rimorchi dovranno essere in possesso delle abilitazioni e delle certificazioni previste per il trasporto su strada dei prodotti infiammabili, dotati di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche, di reti parascintille alle tubazioni, nonché di almeno 2 (due) estintori a schiuma portatili della capacità non inferiore a 10 (dieci) litri cadauno, di tipo omologato, che dovranno essere collocati nei pressi delle manichette impiegate per il bunkeraggio, unitamente ad 1 (uno) contenitore di sabbia ed attrezzi per lo spandimento della stessa.
13. Le autobotti che effettuano le operazioni di bunkeraggio dovranno essere in possesso altresì delle seguenti attrezzature/apparati:
 - a. baglietti da sistemare sotto i giunti metallici delle manichette;
 - b. pompa antideflagrante omologata (qualora le operazioni di bunkeraggio vengano effettuate con l'impiego della pompa in dotazione all'autobotte).
14. Le autobotti dovranno essere rispondenti alle modalità costruttive previste dalle norme dell'Associazione Controllo Combustibile e dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile, nonché di quelle contenute nel

D.M. 31.07.1934 e successive modifiche, dal Codice della Strada e dalle altre norme vigenti di settore.

15. Non possono essere autorizzate al bunkeraggio le autobotti per le quali non venga esibito il Libretto della cisterna, dal quale risulti l'avvenuta registrazione della prova di tenuta e verifica di buon funzionamento dell'equipaggiamento con validità triennale, nonché della prova di pressatura con validità sessennale.
16. L'autobotte dovrà essere accuratamente fermata con calzaruote metallici posti sotto le ruote motrici e dovrà essere posizionata in modo da essere pronta per la movimentazione e l'uscita di emergenza dalle aree portuali.
17. Il conducente dell'autobotte dovrà rimanere sempre presente sul posto, in prossimità dell'autoveicolo, per tutta la durata delle operazioni, pronto a mettere in atto con immediatezza tutti i provvedimenti necessari in caso di emergenza.
18. Ultimata l'operazione di rifornimento, l'autobotte dovrà con immediatezza allontanarsi dall'ambito portuale.

Articolo 73

Vigilanza antincendio

1. Durante l'esecuzione delle operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte dovrà essere assicurato apposito servizio di vigilanza antincendio a terra. Tale servizio potrà essere assicurato sia dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco che dal Servizio Guardia Fuochi svolto dalla Società Autorizzate ai sensi della Legge 850/73, con almeno 1(una) squadra composta da almeno 2 (due) operatori, per unità di lunghezza inferiore a 100 metri e 3 (tre) operatori per unità di lunghezza superiore a 100 metri, provvista di motopompa antincendio e delle dotazioni di cui al Regolamento che disciplina il servizio integrativo antincendio di questa Capitaneria di porto. Per operazioni di bunkeraggio di particolare complessità l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di prescrivere una diversa composizione del numero minimo della squadra e dei mezzi antincendio da impiegare, sentita la Commissione locale di cui all'art.48 del Regolamento al Codice della Navigazione.
2. Qualora il servizio sia espletato dal Corpo Nazionale dei vigili del Fuoco, l'istanza formale dovrà essere inoltrata al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco competente con 2(due) giorni di anticipo rispetto alla data in cui il servizio dovrà essere espletato. In caso di mancata disponibilità, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco interessato ne darà comunicazione entro 1 successive 24(ventiquattro) ore all'Autorità Marittima e al Comando di bordo richiedente. Quest'ultimo provvederà ad utilizzare per lo stesso scopo Guardia ai Fuochi appartenenti a Società autorizzate.
3. L'onere di spesa relativo al servizio di vigilanza antincendio svolto dai Vigili del Fuoco e/o dal personale appartenente alle Società autorizzate è a carico del richiedente.
4. Qualora la vigilanza antincendio sia espletata dal servizio Guardia ai Fuochi svolto dal Società autorizzate, la squadra operante, dovrà essere dotata di motopompa antincendio fornita di manichette di idonea lunghezza con boccalini a pioggia e dotata dell'attrezzatura e materiali per l'erogazione di schiuma, con riserva di liquido schiumogeno che assicuri una autonomia di almeno 2 (due) ore.
5. Il Capo squadra del servizio di vigilanza antincendio, vigilerà sulla corretta esecuzione delle operazioni di bunkeraggio informando

tempestivamente l'Autorità Marittima di ogni eventuale incidente e/o violazione alle norme contenute nel presente Regolamento

6. Il personale che esplica la vigilanza antincendio a terra per le operazioni di bunkeraggio, al termine del servizio. e comunque non oltre le 24 (ventiquattro) ore successive allo stesso, dovrà far pervenire all'Autorità Marittima un rapporto sottoscritto dal Capo squadra contenente gli orari di inizio e termine delle operazioni, il nominativo della nave interessata e le eventuali osservazioni in merito a contrattempi, circostanze o difficoltà verificatesi durante le operazioni di rifornimento. Quanto sopra, fermo restando l'obbligo dell'immediata comunicazione all'Autorità Marittima degli eventi, così come previsto all'art. 50 del presente Regolamento.

Articolo 74

Vigilanza antinquinamento

1. Il Comandante dell'unità impegnata nelle operazioni di bunkeraggio dovrà porre in essere ogni misura preventiva per evitare colaggi in mare e sulla banchina, disponendo che il proprio personale addetto alle operazioni di bunkeraggio vigili costantemente, allo scopo di evitare qualsiasi dispersione di combustibile.
2. Qualora si verificchino fuoriuscite, eventi dannosi o stati di pericolo, il Comandante della nave ed il personale addetto, sono tenuti ad adottare immediatamente i provvedimenti più opportuni al fine di evitare ulteriori e più gravi conseguenze, informando tempestivamente dell'evento e dei provvedimenti adottati l'Autorità Marittima e l'Autorità di Sistema Portuale.

Articolo 75

Prescrizioni a carico del Comando di bordo

1. Sono vietati travasi di combustibile o altri recipienti di bordo, anche se fissi, che non risultino approvati e certificati dall'Organismo affidato dello Stato di bandiera della nave.
2. Le navi che effettuano operazioni di bunkeraggio dovranno tenere a riva il segnale "B" (Bravo) del Codice Internazionale dei Segnali e, se del caso, il corrispondente segnale luminoso notturno.
3. L'apparato radar di bordo dovrà essere mantenuto spento.
4. Il Comandante dell'unità rifornita dovrà mantenere la stessa pronta a muovere in qualsiasi momento per motivi di sicurezza nave e/o portuale, a tale scopo dovrà permanere a bordo per tutta la durata delle operazioni e sotto la diretta responsabilità del Comando, l'equipaggio necessario per effettuare, in sicurezza, le operazioni di disormeggio/manovra.
5. Il Comando della nave dovrà altresì accertare che tra l'autobotte e la nave venga stabilita la equi potenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa.
6. Tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina e dei motori, dovranno essere provvisti di parascintille.
7. Le operazioni di bunkeraggio potranno avere inizio solo dopo che dall'unità siano stati sbarcati tutti i passeggeri e comunque tutti i soggetti non facenti parte dell'equipaggio.
8. Durante lo svolgimento delle operazioni di bunkeraggio non è ammesso l'imbarco di passeggeri e/o operazioni di imbarco/sbarco merci.
9. A bordo dell'unità impegnata nelle operazioni di bunkeraggio non potranno essere effettuati lavori di nessun genere che prevedono l'impiego di fiamme

libere di qualsiasi natura o fonti di calore o che comunque possano generare fonti di ignizione.

10. Tutti i mezzi e le attrezzature antincendio di bordo munite delle relative certificazioni di sicurezza in corso di validità, dovranno essere efficienti e rese prontamente disponibili sotto la diretta responsabilità del Comando di bordo.
11. Per tutta la durata delle operazioni di bunkeraggio intorno alla nave e all'autobotte, e per un raggio di 200(duecento) metri dalla zona di rifornimento, non possono essere effettuati lavori come sopra descritti. Per tutta la durata delle operazioni di bunkeraggio intorno alla nave e all'autobotte, per un raggio di almeno 25(venticinque) metri, non devono essere presenti altri automezzi o persone estranee alle operazioni di bunkeraggio. A tale scopo la zona interessata dovrà essere opportunamente delimitata con transenne e/o paletti mobili a cura del Comando di bordo e segnalata con cartelli riportanti la dicitura "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE". Le operazioni di bunkeraggio devono essere effettuate sotto il diretto controllo dei membri dell'equipaggio designati per tale incarico. Questi ultimi, unitamente al Comandante dell'unità sono responsabili dell'applicazione del presente Regolamento.

TITOLO 9
LAVORI CON L'USO DELLE FONTI TERMICHE A BORDO
DELLE NAVI NEI PORTI DEL CIRCONDARIO MARITTIMO DI CAGLIARI

Articolo 76

Generalità e 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 Cagliari. 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 77

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

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

TIPO "A" - LAVORI IN AMBIENTI ESTERNI (A1) ED INTERNI (A2) interessanti:

A1: Sovrastrutture di coperta quali scalette per accesso ai ponti, salpancora, strutture di supporto dei fanali della nave, strutture di supporto delle lance di salvataggio, passacavi, ecc.

I lavori non devono interessare le parti di queste strutture che siano in contatto con locali o spazi chiusi della nave (stive o locali comunque definiti della nave);

A2: Strutture interne di locali abitabili e nei quali non siano presenti sostanze potenzialmente pericolose, da intendersi come quelli riferiti a cabine mense, sale da pranzo, da ristoro, "car decks" e altre strutture sporgenti di garages prive di autoveicoli e stive aperte vuote e pulite, ecc.

I lavori non devono interessare le parti di queste strutture in contatto con i locali o spazi che possono presentare rischi di incendio o di esplosione per la presenza di materiali di coibentazione o altre

sostanze combustibili (residui oleosi, stracci, pareti in legno, ecc.) o infiammabili (vernici, ecc.).

TIPO "B" LAVORI IN AMBIENTI INTERNI interessanti:

B1: Locali apparato motore, timoneria, caldaia e apparati vari, altri locali interni diversi da A2, C1 e C2;

B2: Locali pompe;

TIPO "C" LOCALI IN AMBIENTI INTERNI ANGUSTI E/O PERICOLOSI

C1: Gavoni, doppifondi, intercapedini, casse di zavorra.

C2: Cisterne del carico, cisterne fuel, lubrificanti/slops e altri locali angusti e pericolosi ai quali sono applicabili le disposizioni degli artt.48 e 49 del D. Lgs. 272/99.

Articolo 78

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

1. Il datore di lavoro, come definito dall'art. 3 comma1, lett. C del Decreto Legislativo 272/99 (il titolare dell'impresa di manutenzione riparazione e trasformazione navale ovvero il Comandante della nave o un loro rappresentante all'uopo delegato), deve presentare apposita domanda in carta da bollo, in duplice copia alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto di Cagliari redatta in modo conforme allo stampato in **Allegato 6** e **Allegato 7**.
2. L'istanza deve essere presentata durante l'orario di Ufficio alla Capitaneria di Porto di Cagliari ed in ogni caso almeno 48 ore prima del probabile inizio dei lavori. Ad essa devono essere allegati:
 - a. lettera dell'agenzia raccomandataria della nave per conto dell'armatore con la quale vengono affidati i lavori ad una Ditta/Officina fra quelle autorizzate dall'Autorità di Sistema Portuale ad operare nel porto di Cagliari o fra quelle autorizzate dall'Autorità Marittima;
 - b. dichiarazione del Comandante qualora i lavori vengano eseguiti dal personale facente parte dell'equipaggio della nave;
 - c. lettera della Ditta/Officina con la quale si conferma l'assunzione dei lavori, con l'indicazione del Responsabile tecnico dei lavori e la sua reperibilità telefonica;
 - d. Copia dei piani antincendio della nave, corredata dalla dichiarazione del Comandante dell'unità circa:
 - la presenza di un servizio antincendio sia diurno che notturno pronto ad intervenire in caso di necessità;
 - l'efficienza dei mezzi antincendio presenti a bordo.
 - e. Certificato di "non pericolosità" rilasciato dal Consulente Chimico del Porto;
 - f. Piani della nave o di parte di questa ove devono essere indicate le aree interessate dai lavori, nonché le vie di sfuggita;
 - g. Lista equipaggio;
 - h. Nomina del Medico Competente;
 - i. Giudizio di idoneità alla mansione;
 - j. Attestati di formazione dei lavoratori coinvolti;
 - k. Piano di Lavoro contenente preciso riferimento circa la presentazione alla competente A.S.L. del "Documento di sicurezza di cui all'art. 38 del Decreto Legislativo n.272/99 - ed una dichiarazione impegnativa redatti entrambi in conformità al fac-simile di cui all'**Allegato 7**;

3. La domanda viene contestualmente inviata all'Azienda A.S.L. n.8 di Cagliari - Servizio Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro per l'acquisizione del previsto parere e al Comando dei Vigili del Fuoco di Cagliari, al fine di ottenere il parere conforme con le prescrizioni del caso.
4. La Capitaneria di Porto, acquisito il parere favorevole del Comando VV.F. e dell'A.S.L. competente, dopo aver imposto le proprie prescrizioni unitamente a quelle contenute nel certificato di non pericolosità, rilascerà numerandolo, il nulla-osta all'uso di fiamma come da **Allegato 8**, inviandone copia del medesimo alla A.S.L. n.8 di Cagliari - Servizio Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro, competente in materia di vigilanza, all'Autorità di Sistema Portuale ed al Comando VV.F. di Cagliari.
5. Quando trattasi di lavori di particolare importanza e comunque in tutti i casi ritenuti opportuni, l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di avvalersi, a spese del richiedente, dell'opera di un organo tecnico per accertamenti e controlli.

Articolo 79

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

1. Il rilascio del nulla osta con la procedura semplificata rispetto a quella di cui al precedente art. 78 (ovvero senza il parere del Comando dei Vigili del Fuoco di Cagliari, della A.S.L. competente e senza la presentazione dei piani antincendio, della planimetria della nave e della lista equipaggio) è applicabile quando l'uso di fiamma riguardi lavori di tipo "A1" e "A2" ad eccezione di:
 - a. Lavori da eseguire su strutture che siano in contatto con locali o spazi chiusi che possono presentare rischi di incendi o di esplosioni per la presenza di materiali di coibentazione e/o altre sostanze combustibili o infiammabili;
 - b. Quando a bordo della nave si trovino merci pericolose o siano state trasportate merci pericolose per le quali non vi sia in corso di validità il relativo certificato di "gas free" rilasciato dal Consulente Chimico del Porto.
2. Il nulla-osta sarà rilasciato dalla Capitaneria di Porto, previa presentazione da parte del datore di lavoro dell'istanza di cui al punto 1 dell'art.78, unitamente agli **Allegati 6 e 7**, corredata necessariamente con il Certificato di "non pericolosità" ed attestante in particolare l'appartenenza del lavoro da svolgere alla tipologia "A".
3. Copia del suddetto nulla-osta sarà inoltrato alla A.S.L. n.8 Servizio Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro e al Comando Vigili del Fuoco di Cagliari - Ufficio Prevenzione Incendi.

Articolo 80

Esclusioni

1. Sono esclusi dalla procedura semplificata i lavori interessanti:
 - a. Navi petroliere, chimichiere, navi cisterne (escluse quelle adibite al trasporto acque) per trasporto liquidi infiammabili, gasiere, nonché quelle che trasportano merci pericolose in genere, liquide o solide;
 - b. Tutti i lavori non compresi nella predetta tipologia "A";
 - c. Quelli che comportano l'accesso ad intercapedini fra paratie e locali angusti;

- d. Navi OBO e OOC qualora abbiano trasportato prodotti combustibili (anche carbone) o infiammabili o pericolosi, a meno che non siano state bonificate;
- e. Zone e componenti le strutture della nave poste nelle immediate adiacenze di containers presenti a bordo per i quali non viene preventivamente documentata dal Comando di bordo o dal Raccomandatario marittimo, l'esatta identificazione e/o classificazione della merce ivi contenuta.

Articolo 81

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

1. Le navi che, nel corso del periodo di validità del "certificato di non pericolosità" scalino più volte nel porto di Cagliari nonché gli altri approdi del Circondario Marittimo di giurisdizione e che avessero necessità di completare o eseguire i lavori nel corso di più soste successive, non iniziati o portati a termine durante lo scalo precedente, prima di continuare/iniziare i lavori suddetti dovranno munirsi di un nuovo certificato di non pericolosità rilasciato dal Chimico del Porto, attestante il mantenimento a bordo delle condizioni riscontrate in occasione degli accertamenti effettuati per il rilascio del certificato iniziale ovvero autodichiarazione del Comando di bordo attestante il mantenimento delle condizioni che hanno portato al rilascio del suddetto Certificato. Il certificato successivo ovvero l'autodichiarazione dovrà essere esibito alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto unitamente all'autorizzazione già rilasciata per essere convalidata.

Articolo 82

Proroga

1. Salvo in caso in cui l'armatore, un suo legale rappresentante o il titolare dell'impresa capo commessa intendano avvalersi di diversa officina per la prosecuzione dei lavori, nel qual caso si procede al rilascio di una nuova autorizzazione, la proroga è concessa dall'Autorità Marittima previa presentazione del certificato di non pericolosità rilasciato dal consulente chimico del porto; la proroga è comunicata all'azienda ASL di Cagliari e al Comando dei Vigili del Fuoco di Cagliari.

Articolo 83

Lavori con uso della fiamma a bordo di navi in rada - Divieti

1. Non possono essere autorizzati, di massima, lavori che comportino l'uso di fonti termiche a bordo delle navi che sostano nelle rade di Cagliari e Sarroch, salvo casi particolari di emergenza che saranno valutati di volta in volta dalla Capitaneria di Porto e dal Comando dei Vigili del Fuoco. In caso positivo si applica la procedura di cui ai precedenti artt. 78 e 79, ferma restando la facoltà per l'Autorità Marittima di dettare ulteriori prescrizioni rispetto a quelle normalmente imposte.
2. Le navi alla fonda, che a seguito dell'esecuzione dei lavori autorizzati non possono usare le macchine e/o organi di governo, dovranno essere assistite da uno o più rimorchiatori di potenza adeguata per tutto il tempo di indisponibilità dei motori di propulsione principale e/o degli organi di governo.

Articolo 84

Esecuzione dei lavori a bordo di navi ormeggiate nell'ambito dei cantieri navali

1. L'esecuzione di lavori con fiamma a bordo di navi ubicate nell'ambito dei bacini/cantieri non tirate a secco o in disarmo presso gli stessi è soggetta al nulla osta da richiedersi alla Capitaneria di Porto secondo le modalità di cui all'art. 78 - 79 del presente Regolamento.
2. Le norme del presente Regolamento, non si applicano per il lavori con fiamma che si eseguono su navi a secco e in disarmo nell'ambito di bacini e cantieri navali opportunamente attrezzati e recintati per l'esecuzione dei lavori di costruzione, manutenzione, riparazione e trasformazione navale, così come previsto all'art.76 del presente Regolamento.

Articolo 85

Servizio di vigilanza antincendio

1. Prima dell'inizio dei lavori il personale addetto del servizio di vigilanza antincendio (VV.FF. e/o Guardia ai Fuochi) dovrà accertarsi:
 - a. della dislocazione dei presidi antincendio di bordo posti nelle vicinanze dell'area interessata dai lavori con fiamma;
 - b. della funzionalità dei suddetti impianti;
 - c. dell'esistenza e della completa fruibilità di idonee vie di fuga dalla zona interessata ai lavori fino a spazi sicuri all'esterno; le aperture di sfuggita devono essere, di norma, almeno due per ogni locale ove è prevista la lavorazione;
 - d. che nei luoghi contigui non siano o debbano essere effettuati lavori pericolosi e/o incompatibili o non autorizzati;
 - e. della presenza di "gas tecnici" in misura strettamente necessaria alle lavorazioni in corso;
 - f. che sia installato un idoneo sistema di illuminazione di sicurezza sia nella zona delle lavorazioni sia nelle vie di fuga eventualmente realizzato a mezzo di lampade autoalimentate;
 - g. che sia assicurato l'ordine e la pulizia nella zona interessata dai lavori;
2. Durante i lavori il suddetto personale dovrà:
 - a. Mantenersi a adeguata distanza dal personale impiegato nei lavori in modo da poter intervenire tempestivamente in caso di incidente. La posizione dovrà comunque essere tale da avvertire il segnale di allarme degli apparecchi di controllo manuale, utilizzati in ambienti a ventilazione impedita ai sensi della normativa vigente;
 - b. segnalare alla persona esperta responsabile dell'operazione nominata ai sensi dell'articolo 46 2° comma lettera d) del decreto legislativo 272/99 l'eventuale inadeguatezza dei dispositivi di protezione individuale degli operai impegnati dei lavori;
 - c. accertarsi che le vie di fuga restino sempre libere da ostacoli;
 - d. accertarsi che sia assicurata una idonea e adeguata ventilazione dei locali, in aggiunta alle aspirazioni localizzate;
 - e. in caso di palesi inadempienze darne tempestivamente comunicazione alla persona esperta di cui sopra, informare il Comando della Nave per bloccare i lavori ed informare la Capitaneria di Porto di Cagliari.

Articolo 86

Termini di decadenza del nulla osta

1. Il nulla osta ad eseguire lavori che comportino l'uso delle fonti termiche a bordo delle navi decade automaticamente nei seguenti casi:
 - a. per la presenza a bordo di merci pericolose. Eventuali deroghe per i lavori improrogabili o relativi alla sicurezza della nave sono valutate, caso per caso, dalla Capitaneria di Porto che si avvale, con spese a carico degli interessati, del Consulente Chimico del Porto;
 - b. per cambio del Comandante della nave a meno che il nuovo ne confermi la conoscenza e la validità con propria firma apposta sulla domanda dei lavori;
 - c. per cambio del responsabile dei lavori;
 - d. per mancata ottemperanza delle norme che in generale regolano l'uso delle fonti termiche a bordo delle navi;
 - e. per mutamento dei lavori oggetto del nulla-osta;
 - f. per scadenza del limite temporale massimo di validità;
 - g. per partenza della nave, con eccezione dei lavori a trince che, comunque, dovranno essere completati entro 3 (tre) mesi dalla data di rilascio della prima autorizzazione;
 - h. in caso di contemporanee operazioni di bunkeraggio, il nulla osta è temporaneamente sospeso per il periodo di durata delle stesse e nei limiti di validità del certificato di gas free;
 - i. la validità del nulla osta per l'esecuzione dei lavori con uso di fiamma di cui al presente Titolo è subordinato all'acquisizione da parte del richiedente di tutte le altre autorizzazioni previste per l'esecuzione dei lavori di cui trattasi nonché alla stretta osservanza di tutte le norme e le precauzioni in materia di sicurezza della navigazione e di tutela della pubblica incolumità nonché all'adozione di tutti quei provvedimenti obbligatori ed opportuni finalizzati a prevenire possibili danni a persone e/o cose.

TITOLO X
LAVORI SUBACQUEI

Articolo 87

Ambito di applicazione

1. Il presente Titolo si applica a tutte le attività lavorative subacquee condotte nell'ambito dei porti e approdi del Circondario marittimo di Cagliari e, per quanto compatibili, anche alle immersioni effettuate nelle acque del circondario marittimo di Cagliari, in proprio o per conto terzi da sommozzatori dipendenti da imprese/ditte individuali legalmente costituite per la specifica attività, o se straniere internazionalmente riconosciute adatte a tali lavori.
2. Fatte salve le disposizioni contenute nel successivo art. 88 punti 3 e 4, sono escluse dall'applicazione del presente Regolamento le attività subacquee svolte:
 - a. per fini amatoriali, sportivo-ricreativi e dilettantistici in genere, anche se a fini di lucro;
 - b. agli operatori appartenenti alle Forze armate dello Stato, ai corpi di polizia, alle organizzazioni dipendenti dalla protezione civile e alle istituzioni pubbliche, quando impegnati in operazioni dirette ovvero ordinate dall'organismo di appartenenza.

Articolo 88

Richiesta di autorizzazione

1. Coloro che intendano effettuare lavori marittimi che comportino l'impiego di operatori subacquei devono essere iscritti nei Registri di cui all'art.68 del Codice della Navigazione tenuti dall'Autorità Marittima e/o dell'Autorità di Sistema Portuale di Cagliari, se competente, ed impiegare esclusivamente sommozzatori e/o palombari in servizio locale, iscritti negli appositi registri tenuti dalla Capitaneria di porto di Cagliari ovvero iscritti negli appositi registri presso altri porti nazionali previa presentazione da parte degli interessati della relativa autocertificazione.
2. I soggetti di cui al punto precedente hanno l'obbligo di chiedere l'autorizzazione formale a questa Autorità Marittima con apposita istanza in bollo (**Allegato 9**) presentata da parte della ditta e contenente i sottoelencati punti:
 - a. Tipologia dei lavori da effettuare;
 - b. Luogo, data e durata dei lavori;
 - c. Nome del *Diving Supervisor (DS)*;
 - d. Nome degli OTS e del sommozzatore in Stand/by indicando a favore di ciascuno di essi il numero di iscrizione al locale registro dei Sommozzatori, allegando copia dei relativi libretti di ricognizione;
 - e. Dichiarazione di "inizio lavori" redatta dal DS;
 - f. Indicazione dell'eventuale mezzo nautico utilizzato;
 - g. Dichiarazione da parte del Responsabile della Sicurezza sul luogo di lavoro della ditta richiedente di aver adempiuto a tutte le prescrizioni necessarie affinché l'attività da espletare avvenga secondo le disposizioni di legge e del presente regolamento.
3. Tale comunicazione formale dovrà essere presentata 48 ore prima a questa Autorità Marittima salvo comprovati casi di urgenza e/o necessità per ogni lavoro subacqueo da intraprendere, al fine di verificare l'inesistenza di vincoli ostativi e di consentire la pianificazione di eventuali ulteriori

adempimenti, chiedendo, se ritenuto necessario, l'emanazione di apposite ordinanze per la costituzione di un'area di rispetto attorno al luogo dei lavori.

4. A tale comunicazione, dovrà seguire una comunicazione alla Sala operativa di questa Capitaneria di Porto (via radio VHF CH 16 - 06 o via telefono +39 070 659210) prima dell'inizio effettivo delle operazioni, per comunicare l'inizio delle stesse. Il medesimo obbligo di comunicazione permane anche per la fine delle operazioni subacquee.

Articolo 89

Obblighi

1. Le operazioni subacquee devono essere pianificate, condotte ed eseguite con tutte le precauzioni necessarie alla tutela dell'incolumità e della sicurezza di tutto il personale impiegato nelle operazioni stesse, in particolare:
 - a. le operazioni devono essere eseguite esclusivamente da personale qualificato. I compiti assegnati a ciascun membro della squadra di lavoro devono essere commisurati alla maturata esperienza professionale per la lavorazione specifica che dovrà eseguirsi;
 - b. le operazioni subacquee devono essere eseguite sempre solo in presenza di un sommozzatore Stand-by disponibile. Per immersioni eseguite dalla superficie, il sommozzatore Stand-by deve mantenersi equipaggiato ed immediatamente pronto all'intervento nelle vicinanze del luogo di immersione per tutta la durata delle operazioni subacquee;
 - c. l'uso dei segnali di identificazione dovrà essere adottato per tutta la durata delle operazioni subacquee;
 - d. l'equipaggiamento e le attrezzature utilizzate durante le operazioni subacquee devono essere adatti allo scopo, mantenute in ordine ed in buono stato di conservazione;
 - e. tutte le immersioni devono essere eseguite con sistema di protezione individuale dal freddo adeguato alle condizioni ambientali;
 - f. le operazioni subacquee non possono essere effettuate con unità di appoggio in movimento, ovvero con propulsore in movimento. Possono essere utilizzate unità di appoggio con propulsore in movimento quando queste sono in classe DP Vessel (Dynamic Position Vessel). In tal caso è obbligatoria l'entrata e l'uscita del sommozzatore tramite sistema di basket o mediante campana di immersione subacquea.
 - g. le operazioni subacquee non devono essere effettuate qualora la velocità della corrente marina, o le condizioni meteo-marine, siano tali da costituire un pericolo per i sommozzatori in immersione;
 - h. le operazioni subacquee condotte in ore notturne sono vietate, salvo eventuali casi di necessità e/o urgenza, che saranno valutati di volta in volta dall'Autorità Marittima;
 - i. 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 Cagliari;

- j. 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.
2. 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.
3. 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 D. Lgs. 81/2008 e ss.mm.ii.

Articolo 90

Composizione della squadra

1. La seguente squadra operativa deve essere considerata minima. Particolari operazioni subacquee possono richiedere squadre numericamente e qualitativamente maggiorate.

Diving Supervisor/preposto alla sicurezza (DS):

Il DS sommozzatore o ex sommozzatore esperto, è formalmente nominato a mezzo comunicazione scritta da inoltrarsi a questa Autorità Marittima con congruo anticipo prima dell'inizio delle operazioni.

Sommozzatore /Operatore Tecnico Subacqueo (OTS):

Tutti i sommozzatori partecipanti alle operazioni subacquee devono essere in possesso dell'iscrizione nel Registro dei Sommozzatori in Servizio Locale, di cui al Decreto dell'allora Ministero della Marina Mercantile del 13 gennaio 1979 e successive modifiche ed integrazioni, tenuto dall'Autorità Marittima.

Sommozzatore in stand-by:

Il sommozzatore in stand-by deve essere in possesso dell'iscrizione nel Registro dei Sommozzatori in Servizio Locale, di cui al Decreto dell'allora Ministero della Marina Mercantile del 13 gennaio 1979 e successive modifiche ed integrazioni, tenuto dall'Autorità Marittima.

Articolo 91

Unità d'appoggio

1. Il mezzo navale, qualora impiegato in operazioni di appoggio alle immersioni subacquee, dovrà essere iscritto al "traffico" ovvero "ad uso conto proprio" (a seconda delle specifiche previsioni normative) nei Registri Navi minori e Galleggianti tenuti dall'Autorità marittima, ovvero in un registro equipollente di altro stato giusta quanto previsto dalle norme vigenti in materia.
2. L'unità dovrà, altresì, dotarsi di idonea certificazione di un Organismo di classifica riconosciuto, per le prescrizioni particolari, in relazione al concreto servizio speciale cui la stessa è destinata ex art. 25 comma 5 della Legge 7 dicembre 1999 n. 472, nonché uniformarsi a quanto specificatamente previsto per la tipologia di unità nel Decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991 n. 435 " Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare".

3. La bandiera "ALFA" del Codice Internazionale dei Segnali deve sempre essere esposta per tutta la durata delle operazioni subacquee.

Articolo 92

Deroghe e divieti

1. Eventuali deroghe potranno essere altresì disposte esclusivamente dall'Autorità Marittima, valutate le circostanze del caso, con riguardo alle operazioni subacquee eseguite per finalità connesse alla ricerca e salvataggio della vita umana in mare sotto il proprio diretto coordinamento.
2. È vietata l'effettuazione di qualsivoglia attività lavorativa subacquea da parte di soggetti diversi da quelli individuati ai precedenti articoli.

TITOLO 11
RIPRESE FOTOGRAFICHE E/O CINEMATOGRAFICHE IN PORTO

Articolo 93
Autorizzazioni

1. In tutto l'ambito portuale sottoposto a misure di security è vietato effettuare riprese fotografiche e cinematografiche a carattere panoramico e professionale senza esplicita e preventiva autorizzazione della Capitaneria di porto.
2. Coloro che intendono effettuare riprese televisive o servizi fotografici nell'ambito portuale sottoposto a misure di security, devono presentare all'Autorità Marittima un'istanza contenente le seguenti informazioni:
 - a. motivo/scopo delle riprese/servizi che si intendono effettuare;
 - b. data, orario, area interessata e modalità di svolgimento degli stessi;
 - c. generalità complete degli operatori che accedono nell'area portuale;
 - d. copia dell'autorizzazione di accesso in porto rilasciata dall'Autorità di Sistema Portuale, nonché di eventuali ulteriori autorizzazioni/nullaosta ritenuti necessari.

Articolo 94
Prescrizioni generali e divieti

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

TITOLO 12
DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 95
Casi particolari

1. Al di fuori dei casi espressamente previsti nel presente Regolamento, l'Autorità Marittima potrà disporre ulteriori misure/prescrizioni in relazione alla pericolosità delle attività richieste ovvero circostanze contingenti, anche sulla base di apposita valutazione del rischio prodotta dall'istante.

Articolo 96
Disposizioni di rinvio

1. Per tutto quanto non espressamente previsto nel presente Regolamento, si dovrà fare riferimento alle disposizioni internazionali, comunitarie e nazionali emanate in materia, anche di prevenzione dall'inquinamento.
2. Le disposizioni contenute nel presente Regolamento sono soggette a revisione automatica qualora diventassero incompatibili con quanto disposto da nuove normative.

Cagliari, *(vedi data sottoscrizione)*

IL COMANDANTE
C.A.(CP) aus. rich. Mario VALENTE



MARIO VALENTE
Ministero della
Difesa/97355240587
21.03.2024 16:38:25
GMT+01:00

A CAPITANERIA DI PORTO
 Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale
 Nucleo Nostromi
09123- CAGLIARI
dm.cagliari@pec.mit.gov.it

Oggetto: Richiesta di disarmo nel porto di Cagliari.

Il/la sottoscritto/a

<i>Cognome</i>				<i>Nome</i>				<i>Luogo di nascita</i>			
___/___/___											
<i>Data di nascita</i>		<i>Comune di residenza</i>		<i>Indirizzo e numero civico</i>				<i>CAP</i>			
<i>Prov. residenza</i>		<i>Cittadinanza</i>		<i>Recapito telefonico</i>				<i>Indirizzo e-mail</i> (scrivere in stampatello maiuscolo)			
<i>Codice Fiscale</i>											

in qualità di armatore/proprietario della nave

<i>Nome Unità</i>				<i>Bandiera</i>				<i>Nr. e Ufficio di iscrizione</i>			
<i>Tipo</i>		<i>IMO</i>		<i>Call Sign</i>		<i>TSL/GT</i>		<i>Lunghezza</i>			
Armatore											
Proprietario											

- ☐ Prevista arrivare in porto in data _____
☐ Ormeggiata presso la banchina _____
☐ Combustibili presenti a bordo (specificare il quantitativo): _____

CHIEDE

L'autorizzazione al disarmo della sopra menzionata unità nel porto di Cagliari – banchina _____ dal _____ al _____

DICHIARA

sotto la propria responsabilità e consapevole di quanto disposto dall'art. 76 del D.P.R. 28.12.2000, n. 445 e delle conseguenze di natura penale in caso di dichiarazioni mendaci

- che durante il periodo di disarmo a bordo rimarrà la seguente aliquota di personale marittimo per fronteggiare qualsiasi eventuale emergenza:

Nominativo	Ufficio di iscrizione/passaporto (per marittimi stranieri)	Qualifica a bordo

- di nominare quale responsabile del servizio di guardiania per eseguire i controlli durante il periodo di disarmo a bordo la sottoelencata persona che firma per accettazione:

<i>Cognome</i>				<i>Nome</i>				<i>Luogo di nascita</i>			
___/___/___											
<i>Data di nascita</i>		<i>Comune di domicilio</i>		<i>Indirizzo e numero civico</i>				<i>CAP</i>			
<i>Prov. domicilio</i>		<i>Cittadinanza</i>		<i>Recapito telefonico</i>				<i>Indirizzo e-mail</i>			
<i>Firma per accettazione</i>											

- che durante il periodo richiesto saranno osservate le prescrizioni di sicurezza previste dal Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del porto di Cagliari;
- l'Unità non crea in alcun modo pregiudizio al regolare svolgimento delle attività svolte in ambito portuale e nelle aree adiacenti il punto di ormeggio assegnato;
- l'unità, a semplice richiesta anche verbale dell'Autorità Marittima e/o dell'Autorità di Sistema Portuale, sarà pronta a muovere per lasciare l'ormeggio assegnato e dirigere, anche temporaneamente, su altra banchina ovvero rada;
- che tutti i servizi della nave sono mantenuti in perfetta efficienza.

Allego alla presente richiesta la sottoelencata documentazione:

- ☐ Autorizzazione/parere Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna;
- ☐ Nota di assenso concessionario (banchine in concessione);
- ☐ Documento di identità del richiedente;
- ☐ Altro (specificare).

_____, _____
Luogo Data

Il richiedente

NOTA INFORMATIVA REGOLAMENTO (UE) 2016/679 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 24.04.2016

Sottoscrivendo la presente richiesta, il richiedente acconsente al trattamento dei propri dati personali, ivi inclusi i dati sensibili, per le finalità di cui all'istanza medesima. Il richiedente è informato che: 1) i dati personali forniti saranno trattati nell'ambito degli uffici preposti dal personale ivi responsabile od incaricato, per fini istituzionali e destinati all'utilizzo informatico, finalizzato all'eventuale rilascio del provvedimento autorizzativo; 2) il relativo conferimento ha natura obbligatoria e al rifiuto di rispondere consegue l'impossibilità di concludere il sotteso procedimento; 3) fruisce dei diritti di cui all'art. 7 del Reg.(UE) n. 2016/679.

_____, _____
Luogo Data

(firma autografa leggibile e per esteso del dichiarante)

A CAPITANERIA DI PORTO
Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale
Sezione Staccata Sarroch

Oggetto: Richiesta caricaione e trasporto via mare sostanze liquide nocive/prodotti chimici liquidi pericolosi.

Il/la sottoscritto/a _____ con sede in _____ Raccomandatario marittimo della nave
_____ n. IMO _____ bandiera _____ stazza lorda _____ prevista
giungere il _____ alle ore _____ e prevista partire il _____ alle ore _____ destinazione
_____ ormeggio _____

CHIEDE

Il nulla-osta alla CARICAZIONE e trasporto via mare con destinazione _____ delle sostanze liquide nocive/prodotti chimici liquidi pericolosi di seguito specificati:

SOSTANZA/PRODOTTO DA CARICARE

CISTERNA N.	NOME TECNICO	NUMERO UN	CAT.	QUANTITÀ	SIT. CIST. (*)	NOME TECNICO ULTIMA SOSTANZA	NUMERO UN	CAT.

* se vuota, pulita in accordo al Manuale e libera da gas indicare 1;
se con residui e/o acque di lavaggio da scaricare alla stazione di ricezione indicare 2;
se con zavorra pulita indicare 3;
Dette informazioni devono essere indicate anche per cisterne non da caricare

Dichiara che la nave è esentata dal rispetto dei valori massimi dei residui in cisterna in conformità alla Reg. 5°(6) o alla Reg. 5a(7) dell'Allegato II alla MARPOL

☐ SI ☐ NO

Allega: (depennare ciò che non viene allegato)

1. Dichiarazione del produttore della merce circa le caratteristiche ed il quantitativo delle sostanze/prodotti da caricare;
2. Dichiarazione del Comandante circa l'idoneità delle cisterne e dei relativi impianti a ricevere la sostanza/prodotti da caricare;
3. Copia dei certificati richiesti dalla MARPOL '73/78;
4. Copia dell'autorizzazione della Polizia di Stato per il trasporto dei cianuri;
5. Attestazione di rispondenza;
6. Altro (specificare):

_____, _____
Luogo Data

Il richiedente

A CAPITANERIA DI PORTO
Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale
Sezione Staccata Sarroch

Oggetto: Richiesta nulla osta sbarco sostanze liquide nocive/prodotti chimici liquidi pericolosi.

Il/la sottoscritto/a _____ con sede in _____ Raccomandatario marittimo della nave
_____ n. IMO _____ bandiera _____ stazza lorda _____ prevista
giungere il _____ alle ore _____ e prevista partire il _____ alle ore _____ ormeggio

CHIEDE

Il nulla-osta allo SBARCO delle sostanze liquide nocive/prodotti chimici liquidi pericolosi di seguito specificati:

SOSTANZA/PRODOTTO DA SCARICARE

CISTERNA N.	SOSTANZA/PRODOTTO DA SCARICARE				LAVAGGIO / PRELAVAGGIO E SBARCO DEI RESIDUI RELATIVE ACQUE (1)	ESENZIONI DAL LAVAGGIO / PRELAVAGGIO (2)	VENTILAZIONE (3)
	NOME TECNICO	NUMERO UN	CAT.	QUANTITÀ			

(1) Compilare solo se previsto lavaggio/prelavaggio e successivo sbarco alla stazione di ricezione dei residui e relative acque di lavaggio/prelavaggio; indicare in tal caso la quantità di residui e relative acque di lavaggio/prelavaggio da sbarcare;

(2) Compilare solo se sono richieste esenzioni dal prelavaggio

(3) Compilare solo se prevista eliminazione dei residui mediante ventilazione in accordo al Manuale

Dichiara che le cisterne sottoelencate contengono sostanze prodotti in transito come di seguito indicato:

CISTERNA N.	NOME TECNICO	NUMERO UN	CAT.	QUANTITÀ

Dichiara che le cisterne sottoelencate, non contenenti carico, sono nella condizione di seguito indicata:

CISTERNA N.	CONDIZIONE CISTERNA (*)	SOSTANZA/PRODOTTO CONTENUTO PER ULTIMO		
		NOME TECNICO	NUMERO UN	CAT.

* se vuota, pulita in accordo al Manuale e libera da gas indicare 1;

se con residui e/o acque di lavaggio da scaricare alla stazione di ricezione indicare 2;

se con zavorra pulita indicare 3;

Dichiara che la nave è esentata dal rispetto dei valori massimi dei residui in cisterna in conformità alla Reg. 5°(6) o alla Reg. 5a(7) dell'Allegato II alla MARPOL

☐ SI ☐ NO

Allega: (depennare ciò che non viene allegato)

1. Dichiarazione del produttore della merce circa le caratteristiche ed il quantitativo delle sostanze/prodotti da scaricare;
2. Copia dei certificati richiesti dalla MARPOL '73/78;
3. Copia della dichiarazione del deposito costiero relativo alla prevista scaricazione di sostanze liquide nocive;
4. Copia del consenso del ricevitore dei residui del carico e delle acque di lavaggio/prelavaggio quando necessario in conformità alle vigenti disposizioni
5. Altro (specificare):

Luogo

Data

Il richiedente

Lista di controllo di sicurezza per le operazioni di rifornimento combustibile tra navi

Bunker Safety Check List for bunker delivery to maritime ships

Luogo*Place***Data***Date***Nave ricevente***Receiving Ship***Bettolina***Barge***Comandante***Master***Comandante***Master***1. Combustibile da fornire / Bunker to be transferred**

Tipo <i>Grade</i>	Tonnellate <i>Tonnes</i>	Volume alla temperatura di caricazione <i>Volume at loading temperature</i>	Temperatura di caricazione <i>Loading temperature</i>	Massima rata di trasferimento <i>Max transfer rate</i>	Massima pressione in linea <i>Max line pressure</i>
Fuel Oil					
Gas Oil/Diesel					
Lub. Oil in bulk					

2. Cisterne da caricare / Bunker tanks to be loaded

Cisterna n° <i>Tank n°</i>	Tipo <i>Grade</i>	Volume cisterna al ____% <i>Volume of tank at ____ %</i>	Volume di prodotto in cisterna prima della caricazione <i>Volume of Oil in tank before loading</i>	Volume disponibile <i>Available volume</i>	Quantità da caricare <i>Volume to be loaded</i>	Volume totale per tipo <i>Total volumes grade</i>

3. Verifica della Bettolina prima dell'ormeggio / Checks by Barge prior to berthing

Bunkeraggio <i>Bunkering</i>	Nave <i>Ship</i>	Bettolina <i>Barge</i>	Codice <i>Code</i>	Remarks
1. La bettolina è in possesso di tutte le autorizzazioni necessarie per affiancarsi alla nave da rifornire? <i>The barge has obtained the necessary permissions to go alongside receiving ship.</i>		☐		
2. I parabordi sono stati verificati? Sono in ordine e non vi è possibilità di contatto tra metallo-metallo? <i>The fenders have been checked, are in good order and there is n possibility of metal to metal contact.</i>		☐	R	
3. Ci sono adeguati mezzi per l'isolamento elettrico tra la bettolina e la nave? <i>Adequate electrical insulating means are in place in the barge-to ship connection.</i>		☐		
4. Tutte le manichette per il bunkeraggio sono in buon condizioni e idonee al Servizio? <i>All bunker hoses are in good condition and are appropriate for the service intended.</i>		☐		

Bunkeraggio <i>Bunkering</i>	Nave <i>Ship</i>	Bettolina <i>Barge</i>	Codice <i>Code</i>	Remarks
5. La bettolina è ormeggiata in sicurezza? <i>The barge is securely moored.</i>	☐	☐	R	
6. C'è un sicuro mezzo di accesso tra la nave e la bettolina? <i>There is a safe means of access between the ship and barge.</i>	☐	☐	R	
7. Sono stati stabiliti efficaci mezzi di comunicazione tra gli Ufficiali responsabili delle operazioni? <i>Effective communications have been established between Responsible Officers.</i>	☐	☐	A - R	VHF/UHF Ch. Primario/Primary Riserva/Backup Em. Stop
8. E' stato predisposto un efficace Servizio di guardia sulla nave ricevente e sulla bettolina? <i>There is an effective watch on board the barge and on the ship receiving bunkers.</i>	☐	☐		
9. Le manichette antincendio e gli equipaggiamenti antincendio di bordo sono pronti per l'uso immediato? <i>Fire hoses and fire-fighting equipment on board the barge and ship are ready for immediate use.</i>	☐	☐		
10. Gli ombrinali sono tappati? Eventuali tappi rimossi dagli ombrinali devono essere sempre monitorati. Le ghiotte sono posizionate sul ponte vicino alle flange di connessione e alle maniche a vento delle cisterne del bunker? <i>All scuppers are effectively plugged. Temporarily removed scupper plugs will be monitored at all times. Drip trays are in position on decks around connections and bunker tank vents.</i>	☐	☐	R	
11. L'allineamento iniziale è stato controllato e le connessioni del bunker non utilizzate sono flangiate cieche e completamente imbullonate. <i>Initial line up has been checked and unused bunker connections are blanked and fully bolted.</i>	☐	☐		
12. La manichetta di trasferimento è correttamente rizzata e imbullonata <i>The transfer hose is properly rigged and fully bolted and secured to manifolds on ship and barge.</i>	☐	☐		
13. Le valvole fuoribordo connesse all'impianto del carico, le sentine di macchina e le line del combustibile sono chiuse e sigillate? <i>Overboard valves connected to the cargo system, engine room bilges and bunker lines are closed and sealed.</i>	☐	☐		
14. Tutte le aperture delle cisterne del combustibile e del carico sono chiuse? <i>All cargo and bunker tank hatch lids are closed.</i>	☐	☐		
15. Il livello all'interno delle cisterne del bunker sarà controllato a intervalli regolari; <i>Bunker tank contents will be monitored at regular intervals.</i>	☐	☐	A - R	
16. E' disponibile per l'uso immediato il materiale per la pulizia di eventuali sversamenti? <i>There is a supply of oil spill cleanup material readily available for immediate use.</i>	☐	☐		
17. Le antenne degli apparati radio sono state messe a terra e i radars spenti? <i>The main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off.</i>	☐	☐		
18. I VHF/UHF fissi e l'AIS sono stati spenti o impostati su modalità a bassa emissione? <i>Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are on the correct power mode or switched off</i>	☐	☐		

Bunkeraggio <i>Bunkering</i>	Nave <i>Ship</i>	Bettolina <i>Barge</i>	Codice <i>Code</i>	Remarks
19. Sono stati identificati locali per fumatori e sono state osservate tutte le restrizioni al fumo? <i>Smoking rooms have been identified and smoking restrictions are being observed.</i>	☐	☐	A - R	
20. Le disposizioni per le fiamme libere sono state osservate? <i>Naked light regulations are being observed.</i>	☐	☐	R	
21. Tutte le porte esterne e gli accessi esterni alle sovrastrutture sono state chiuse? <i>All external doors and ports in the accommodation are closed.</i>	☐	☐	R	
22. I documenti di sicurezza dei materiali (MSDS) per il combustibile che si sta trasferendo sono stati scambiati, come previsto? <i>Material Safety Data Sheets (MSDS) for the bunker transfer have been exchanged where requested.</i>	☐	☐		
23. Le condizioni meteorologiche in corso e previste sono assicurate favorevoli? <i>Are current and expected weather conditions favourable?</i>	☐	☐		
24. E' stato effettuato il controllo dello specchio acqueo circostante? Sono presenti tracce di qualsiasi tipo di inquinamento? <i>Have areas surrounding the ships been checked? Is there any trace of pollution?</i>	☐	☐		
25. I pericoli associati alle sostanze tossiche nel combustibile che si sta trasferendo sono stati identificati e compresi? <i>The hazards associated with toxic substances in the bunkers being handled have been identified and understood.</i>	☐	☐	R	

Note/Remarks

DICHIARAZIONE*Declaration*

Gli item della presente check list sono stati verificati, laddove appropriato in maniera congiunta e per quanto in nostra conoscenza, e riscontrati corretti.

Abbiamo inoltre ripetuto le verifiche ritenute necessarie, come da accordi, ed identificate con il codice R – Tali verifiche sono state ripetute ad intervalli non superiori a ____ ora.

Qualora dovessimo rilevare che la situazione di tali item è cambiata, informeremo tutte le parti immediatamente.

We have checked, where appropriate jointly, the items of the Check-List in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge.

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items coded 'R' in the Check-List should be re-checked at intervals not exceeding ____ hour.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

Per la Nave / For Ship		Per la Bettolina / For Barge	
Nome <i>Name</i>		Nome <i>Name</i>	
Grado <i>Rank</i>		Posizione o titolo <i>Position or title</i>	
Firma <i>Signature</i>		Firma <i>Signature</i>	
Data <i>Date</i>		Data <i>Date</i>	
Ora <i>Time</i>		Ora <i>Time</i>	

A CAPITANERIA DI PORTO
Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale
09123- CAGLIARI
dm.cagliari@pec.mit.gov.it

Oggetto: RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE AL BUNKERAGGIO A MEZZO AUTOBOTTE.

Il/La sottoscritto/a _____ in qualità di _____ della nave denominata _____ n. IMO _____ bandiera _____ ormeggiata/previsto ormeggio nella banchina _____ del porto di _____ avente/non avente a bordo merci pericolose (in caso affermativo allegare elenco merci pericolose).

CHIEDE

L'Autorizzazione al bunkeraggio a favore della predetta nave a mezzo autobotte, affidandone lo svolgimento alla Ditta _____ con sede a _____ n°Tel. _____.

Il servizio di sorveglianza antincendio a terra verrà espletato da personale: del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco / Guardia ai Fuochi (depennare voce non interessata), il cui servizio è stato richiesto e confermato come da documentazione allegata.

_____, _____
Luogo Data

Il richiedente

DICHIARAZIONE DELLA DITTA FORNITRICE

Il/La sottoscritto/a _____ avente potere di firma per la Società _____ avendo conoscenza delle vigenti norme in materia di bunkeraggio e di sicurezza nei porti del Circondario Marittimo di Cagliari con particolare riferimento alle previsioni di cui all'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Cagliari, dichiara sotto la propria responsabilità che il bunkeraggio di cui sopra corrispondente a Tonn _____ di _____ (indicare denominazione del prodotto) sarà effettuato in data _____ a mezzo autobotte targata _____.

Dichiaro inoltre:

- Che la Ditta è iscritta al n° _____ dei Registri di cui all'art.68 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna / dell'Autorità Marittima (depennare voce non interessata);
- Che l'autobotte (motrice ed eventuale rimorchio) è rispondente alle modalità costruttive richieste dalla vigente normativa sui trasporti, di quelle contenute nel D.M. 31.07.1934 e successive modificazioni, nonché il possesso di tutte le necessarie certificazioni per il trasporto di liquidi combustibili previste dalla normativa per il trasporto di merci pericolose;
- Che il suddetto combustibile destinato al bunkeraggio della nave _____ è conforme alle disposizioni di cui al D.Lgs.9.11.2007 n°205 in attuazione della Direttiva 2005/33/CE in materia di tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo;
- Che il conducente dell'autobotte è stato portato a conoscenza della normativa contenuta nel Regolamento per le operazioni di bunkeraggio di cui alla suddetta Ordinanza ed è stato indottrinato specificatamente circa le proprie competenze e responsabilità.

_____, _____
Luogo Data

La ditta fornitrice

A CAPITANERIA DI PORTO
Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale
09123- CAGLIARI
dm.cagliari@pec.mit.gov.it

Oggetto: DICHIARAZIONE DEL COMANDANTE DELLA NAVE DA RIFORNIRE.

Il/La sottoscritto/a _____ Comandante della nave denominata _____ n. IMO _____
bandiera _____

DICHIARA

1. Di essere a conoscenza delle disposizioni generali contenute nel Regolamento per lo svolgimento delle operazioni di bunkeraggio emanato dalla Capitaneria di Porto di Cagliari e delle altre disposizioni in materia di sicurezza vigenti nei porti del Circondario Marittimo di Cagliari;
2. Che i mezzi antincendio di bordo sono in perfette condizioni di efficienza, pronti all'impiego e che i certificati di sicurezza riferiti ai suddetti mezzi sono in regolare corso di validità;
3. Il responsabile della vigilanza a bordo in occasione delle operazioni di bunkeraggio è (indicare generalità complete e qualifica) _____
4. Che la squadra di vigilanza antincendio costituita da n° _____ unità con autopompa è regolarmente sul posto. Le operazioni di bunkeraggio inizieranno alle ore _____ del _____.

_____,
Luogo

_____,
Data

Il Responsabile della vigilanza a bordo

Il Comandante della nave

PARTE RISERVATA ALL'UFFICIO RICEVENTE



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di porto – Guardia Costiera – Cagliari

Autorizzazione n. _____

- Vista la "richiesta di Autorizzazione" per il bunkeraggio alla M/ _____ a mezzo autobotte presentata in data _____;
- Vista la dichiarazione in data _____ della Ditta fornitrice _____ ed il nulla-osta della Soc. Terminalista/Concessionaria (eventuale) _____ in data _____
- Viste le norme di sicurezza ed il vigente Regolamento per lo svolgimento delle operazioni di bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Cagliari;

SI AUTORIZZA

lo svolgimento delle operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte alle seguenti condizioni/prescrizioni:

1. La sosta in banchina dell'autobotte che effettua il travaso non deve intralciare le operazioni commerciali delle navi operanti in zona;
2. Le tubazioni di carico dovranno avere caratteristiche tali da evitare rotture e perdite;
3. Le operazioni di rifornimento dovranno interrompersi qualora si verificassero inconvenienti tali da costituire pericolo per incolumità;
4. Dovrà essere garantito il presidio antincendio e antinquinamento;
5. Dovrà essere comunicato alla Sezione Tecnica di questa Capitaneria di Porto l'orario di effettuazione rifornimento;
6. Divieto di operare sottobordo con più di un'autobotte alla volta;
7. Il responsabile dell'autobotte non deve mai allontanarsi da essa;
8. Garantire un presidio antinquinamento qualificato ed attrezzato con mezzi adeguati ed efficienti;
9. Vietato tassativamente ingresso di autobotti sulla nave;
10. Prima dell'inizio delle operazioni informare la sala operativa di questa Capitaneria di porto;
11. L'operazione di Bunkeraggio non deve essere effettuata in concomitanza con lavori di fiamma;
12. Ulteriori prescrizioni (da specificare):

_____,
Luogo

_____,
Data

Timbro e firma

A CAPITANERIA DI PORTO
Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale
09123- CAGLIARI
dm.cagliari@pec.mit.gov.it

Oggetto: Richiesta rilascio nulla-osta uso di fiamma e/o saldatura elettrica a bordo nave.

Il/La sottoscritto/a:

- _____ in qualità di _____ della nave denominata _____ n. IMO _____ bandiera _____ ormeggiata/previsto ormeggio nella banchina _____ del porto di _____;
- _____ Titolare dell'impresa _____ che effettua i lavori a bordo/Direttore dei lavori (nel caso di nave in bacino/cantiere);

CHIEDE

A codesta Capitaneria di Porto di voler rilasciare il nulla osta all'uso di fiamma e/o saldatura elettrica a bordo della predetta nave per i lavori di seguito specificati.

DICHIARA

sotto la propria responsabilità e consapevole di quanto disposto dall'art. 76 del D.P.R. 28.12.2000, n. 445 e delle conseguenze di natura penale in caso di dichiarazioni mendaci

- I predetti lavori avranno inizio in data _____ e termineranno in data _____;
- Le modalità per l'effettuazione dei predetti lavori, la loro tipologia, il nominativo del responsabile dei lavori e della ditta /officina che li segue ed ogni altro elemento ritenuto utile ai fini dell'esatta valutazione del grado di pericolosità dei lavori da seguire sono indicati nell'allegato piano lavori/dichiarazione integrativa parte integrante della presente istanza.
- Che i lavori immobilizzano / non immobilizzano la nave
- Di essere a conoscenza di tutte le norme atte ad evitare gli incendi giuste vigenti Ordinanza di codesta Capitaneria di porto;
- Che:
 - ☐ Il servizio antincendio sarà espletato dal personale di bordo
 - ☐ Il servizio antincendio sarà espletato dal personale della Società _____
 - ☐ Il servizio antincendio sarà espletato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco

Si allegano alla presente istanza:

- Piano dei lavori e dichiarazione impegnativa redatto in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento della Capitaneria di porto di Cagliari;
- Certificato di non pericolosità con attestazione di "gas free" rilasciato dal Consulente Chimico del Porto;
- Lettera dell'Agenzia raccomandataria della nave per conto dell'armatore con la quale vengono affidati i lavori ad una Società/officina fra quelle autorizzate dall'Autorità di Sistema Portuale o dalla Capitaneria di Porto di Cagliari ad operare nel porto di Cagliari/Circondario Marittimo di Cagliari, ovvero dichiarazione del Comandante che i lavori vengano eseguiti dal personale facente parte dell'equipaggio della nave.
- Lettera della Società/ officina con la quale si conferma l'assunzione dei lavori.
- Copia dei piani antincendio della nave, corredata dalla dichiarazione del Comandante dell'unità circa la presenza di un servizio di ronda sia diurna che notturna pronta ad intervenire in caso di necessità e l'efficienza di mezzi antincendio presenti a bordo.
- Piani della nave o di parte di questa ove devono essere indicate le posizioni dei previsti lavori nonché le vie di sfuggita;
- Lista equipaggio;
- Nomina del Medico Competente;
- Giudizio di idoneità alla mansione;
- Attestati di formazione dei lavoratori coinvolti.

_____, _____
Luogo Data

Il richiedente

NOTA INFORMATIVA REGOLAMENTO (UE) 2016/679 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 24.04.2016

Sottoscrivendo la presente richiesta, il richiedente acconsente al trattamento dei propri dati personali, ivi inclusi i dati sensibili, per le finalità di cui all'istanza medesima. Il richiedente è informato che: 1) i dati personali forniti saranno trattati nell'ambito degli uffici preposti dal personale ivi responsabile od incaricato, per fini istituzionali e destinati all'utilizzo informatico, finalizzato all'eventuale rilascio del provvedimento autorizzativo; 2) il relativo conferimento ha natura obbligatoria e al rifiuto di rispondere consegue l'impossibilità di concludere il sotteso procedimento; 3) fruisce dei diritti di cui all'art. 7 del Reg.(UE) n. 2016/679.

A CAPITANERIA DI PORTO
Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale
09123- CAGLIARI
dm.cagliari@pec.mit.gov.it

Oggetto: Piano lavori e dichiarazione impegnativa.

Il/La sottoscritto/a:

- _____ in qualità di _____ della nave denominata _____ n. IMO _____ bandiera _____ ormeggiata/previsto ormeggio nella banchina _____ del porto di _____;
- _____ Titolare dell'impresa _____ che effettua i lavori a bordo/Direttore dei lavori (nel caso di nave in bacino/cantiere);

DICHIARANO

sotto la propria responsabilità e consapevole di quanto disposto dall'art. 76 del D.P.R. 28.12.2000, n. 445 delle conseguenze di natura penale in caso di dichiarazioni mendaci

- Descrizioni dei lavori:
 - ☐ Tipo A;
 - ☐ Tipo B;
 - ☐ Tipo C;
- Il carico esistente a bordo (nature e quantità): _____;
- Il carico precedente (nature e quantità): _____;
- Sostanze infiammabili, combustibili, esplosive o comunque pericolose presenti a bordo (natura e quantità): _____;
- Di essere a conoscenza delle norme contenute nel Decreto Legislativo 27/07/1999 n. 272 "Adeguamento della normativa di sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale a norma della legge 31 dicembre 1998 n. 485";
- Che gli impianti e l'organizzazione antincendio di bordo sono/non sono in efficienza ed in grado di intervenire immediatamente in caso di emergenza;
- Che i lavori saranno eseguiti dalla Ditta _____/in regime di autoproduzione sotto la diretta sorveglianza del personale di bordo designato opportunamente da questo Comando e/o dall'impresa capo commessa;
- Che la persona esperta responsabile dell'operazione, ai sensi dell'art. 46 del Decreto Legislativo 272/1999 è _____ tel. _____;
- Che la nave è / non è pronta a muovere con i propri mezzi in caso di emergenza o necessità;
- Che durante l'uso della fiamma non verranno effettuate altre operazioni commerciali incompatibili e che interferiscono con le lavorazioni a caldo;
- Che non sarà fatto uso di fiamma o, comunque, di mezzi di lavoro che provochino fonti di calore su parti a contatto di materiali infiammabili, combustibili o pericolosi, di depositi e serbatoi, che anche se vuoti, abbiano contenuto sostanze con pericolo di incendio e/o scoppio o suscettibili di emettere sostanze tossiche sotto l'azione del calore.
- Che prima di iniziare i lavori di taglio o saldatura, si è munito del certificato di gas free rilasciato dal Consulente Chimico del Porto, attestante che nei locali interessati dai lavori ed in quelli contigui, sovrastanti e sottostanti agli stessi locali, non vi siano sostanze suscettibili di infiammarsi o di esplodere sotto l'azione del calore o delle scintille.
- Di aver presentato (in qualità di impresa capo commessa) in data _____ alla competente A.S.L. il documento di sicurezza di cui all. 38 del Decreto L.vo n. 272/1999;
- Che le vie di fuga per gli operatori saranno tenute sempre agibili ed illuminate;
- Che l'illuminazione normale e di emergenza, e gli impianti elettrici in genere saranno conformi alla vigente normativa;
- Che in ogni locale o zona ove si usa la fiamma, presterà assistenza con le idonee attrezzature antincendio, il personale dell'equipaggio addestrato a svolgere il servizio di prevenzione incendi, o altro personale appartenente ai VV.F. e/o "Servizi integrativi antincendio" autorizzati dall'Autorità Marittima se prescritti;
- I lavori effettuati in locali chiusi e angusti saranno sempre assistiti dall'esterno da personale dotato delle idonee attrezzature di assistenza e di soccorso;
- Per le lavorazioni a fuoco sarà predisposta un'idonea aspirazione alla fonte dei fumi prodotti;
- Dell'inizio e della fine di ogni lavoro sarà data comunicazione al responsabile tecnico dei lavori bordo, nominato ai sensi dell'art. 38 del Decreto L.vo n. 272/1999;
- Le bombole di gas verranno adeguatamente fissate per evitarne la caduta accidentale;

- Per i lavori da effettuare su parti coibentate o rivestite, sarà preventivamente rimossa la coibentazione o il rivestimento;
- Le masse necessarie per la saldatura elettrica saranno posizionate in modo da evitare ogni possibile scintillio o riscaldamento delle zone di contatto;
- Le tubazioni flessibili dei gas, i cavi di alimentazione elettrica e le utenze varie saranno posizionate in modo da evitare ogni possibile danneggiamento;
- Ad ogni sospensione dei lavori di saldatura o taglio ossiacetilenico e simili, i cannelli le manichette e le eventuali bombole saranno estratti dai locali;
- I lavori saranno eseguiti in data _____ nel periodo _____ in caso di ritardo lo slittamento sarà immediatamente comunicato;
- Per quanto non specificato nella presente dichiarazione saranno osservate le vigenti norme di sicurezza e di prevenzione incendi;
- Si allega sommaria descrizione e dettagliata planimetria dei locali interessati dai lavori e dei relativi locali contigui, sovrastanti e sottostanti corredata di dati inerenti la destinazione dei locali, i quantitativi e al tipologia dei materiali e delle sostanze contenuti negli stessi locali, i presidi antincendio e le vie di fuga.

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

Dichiaro che il personale che sarà impegnato nelle lavorazioni di cui sopra è stato edotto di tutte le disposizioni di cui al vigente Regolamento emanato dalla Capitaneria di Porto di Cagliari, circa l'uso di fiamma e saldatura elettrica.

Dichiaro inoltre:

- CONDIZIONI AMBIENTALI E DI AGIBILITA'
- _____
- _____
- MATERIALI ESISTENTI NELL'AMBIENTE DI LAVORO
 - ☐ Infiammabili
 - ☐ Esplosivi
 - ☐ Tossici
 - ☐ Non pericolosi
 - ☐ _____
- NUMERO DEI LAVORATORI ADDETTI DISTINTI PER CATEGORIA
 - ☐ Saldatori n.
 - ☐ Carpentieri n.
 - ☐ Apprendisti n.
- ELENCO MACCHINE, IMPIANTI, ATTREZZI DA UTILIZZARE
 - ☐ Cannelli per saldature o taglio ossiacetilenico
 - ☐ Particolari tipi di saldatrici
 - ☐ Utensili elettrici portatili
 - ☐ Compressori
 - ☐ Utensili ad aria compressa
- ENERGIA ELETTRICA UTILIZZATA
 - ☐ Gruppi elettrogeni
 - ☐ Rete di distribuzione a terra
 - ☐ Rete di distribuzione della nave
- ALTRE FONTI DI ENERGIA UTILIZZATE
 - ☐ Aria compressa
 - ☐ Combustibili per motori a scoppio
 - ☐ _____
- MISURE DI PREVENZIONE
 - ☐ Indicare i dispositivi individuali di protezione che devono essere efficienti ed efficaci per le operazioni da svolgere
 - ☐ Dispositivi contro il pericolo di intossicazione (estrattori, maschere, segnalatori di concentrazione)

- ☐ Dispositivi contro il pericolo di incendio (tipi di estintori e data ultima verifica, segnalatori di fumo, piano di sfollamento in caso di necessità, ecc).
- ☐ Disposizioni contro il pericolo di elettroinduzioni (impianti di messa a terra, tensione di lavoro utilizzata per utensili portatili e lampade portatili, ecc)
- ☐ _____
- ☐ _____
- ☐ _____
- MISURE DI IGENE
 - ☐ Visite mediche periodiche del personale addetto alle operazioni
 - ☐ Cassette di medicazione
 - ☐ Locale per pasti
- PERSONALE IMPIEGATO (Se i lavoratori sono eseguiti da ditta/officina)
 - ☐ Nominativo data e luogo di nascita lavoratori posizione INPS/INAIL
 - ☐ _____
 - ☐ _____
 - ☐ _____
- PERSONALE IMPIEGATO (Se i lavori sono eseguiti con personale di bordo)
 - ☐ Nominativo data e luogo di nascita membro equipaggio - Matricola
 - ☐ _____
 - ☐ _____
 - ☐ _____

_____,
Luogo

Data

Firma
Comandante / Ufficiale responsabile designato

Firma
Titolare dell'impresa/Direttore dei lavori

NOTA INFORMATIVA REGOLAMENTO (UE) 2016/679 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 24.04.2016

Sottoscrivendo la presente richiesta, il richiedente acconsente al trattamento dei propri dati personali, ivi inclusi i dati sensibili, per le finalità di cui all'istanza medesima. Il richiedente è informato che: 1) i dati personali forniti saranno trattati nell'ambito degli uffici preposti dal personale ivi responsabile od incaricato, per fini istituzionali e destinati all'utilizzo informatico, finalizzato all'eventuale rilascio del provvedimento autorizzativo; 2) il relativo conferimento ha natura obbligatoria e al rifiuto di rispondere consegue l'impossibilità di concludere il sotteso procedimento; 3) fruisce dei diritti di cui all'art. 7 del Reg.(UE) n. 2016/679.



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO – GUARDIA COSTIERA - CAGLIARI**

NULLA OSTA n. _____

Vista L'istanza datata _____ riguardante i lavori da svolgere a bordo della M/nave _____ n. IMO _____
ormeggiata a _____ con l'uso di miscele ossiacetileniche, fiamma ossidrica, saldatura elettrica;

Visto Il certificato di non pericolosità emesso in data _____ del Consulente Chimico del Porto di Cagliari;

Vista La documentazione presentata in conformità a quanto previsto dalla vigente Ordinanza;

Visto Il parere favorevole del Comando dei VV.F. di Cagliari (qualora previsto) espresso con nota n. _____ in data _____;

Visto Il parere favorevole della A.S.L. CA8 (qualora previsto) espresso con nota n. _____ del _____;

Visto L'art. 46 del Decreto Legislativo 27 luglio 1999 n. 272;

NULLA OSTA

Al fine di eseguire a bordo i lavori richiesti con l'uso di miscele ossiacetileniche, della fiamma ossidrica o saldatura elettrica, con l'osservanza scrupolosa di tutte le norme stabilite dal Decreto Legislativo 27.07.1999 n.272 – ed in particolare degli artt. 35 comma 1 lett. h e 46 comma 5 – delle prescrizioni dettate dal Comando Provinciale dei VV.F., dalla A.S.L. dal certificato di non pericolosità e delle seguenti ulteriori:

L'operazione **deve/non deve** essere eseguita con l'ausilio del servizio di vigilanza antincendio.

E' fatto obbligo al direttore tecnico responsabile dei lavori, di esibire, a semplice richiesta, agli organi di vigilanza il presente nulla osta, il piano dei lavori, il Certificato di non pericolosità ed il parere dei VV.F. che fanno parte integrante del presente nulla osta.

I lavori devono essere eseguiti in data _____ dalle ore _____ alle ore _____; in caso di ritardo lo slittamento dovrà essere immediatamente comunicato alla Capitaneria di Porto.

I lavori devono essere eseguiti dalla ditta _____ / in regime di autoproduzione sotto la diretta sorveglianza del personale di bordo designato e/o dall'impresa capo – commessa.

La persona esperta, responsabile dell'operazione, ai sensi dell'art. 46 del Decreto Legislativo 272/1999 è:
_____.

Qualora dovesse venir meno una qualunque delle garanzie di sicurezza richieste o dovesse sopravvenire una situazione di pericolo, i lavori dovranno essere immediatamente sospesi.

Il Titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione e trasformazione navale ovvero il Comandante della nave e la Ditta esecutrice dei lavori devono osservare e fare osservare tutte le norme di sicurezza vigenti e sono ritenuti responsabili per eventuali danni che venissero cagionati alle persone ed alle cose in conseguenza dei lavori stessi.

_____, _____
Luogo Data

Timbro e firma

A **CAPITANERIA DI PORTO**
 Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale
09123- CAGLIARI
dm.cagliari@pec.mit.gov.it

Oggetto: Richiesta autorizzazione lavori subacquei.

Il sottoscritto _____ (generalità), in qualità di _____ della società _____
 con sede legale in _____

CHIEDE

L'autorizzazione ad effettuare i seguenti lavori subacquei:

TIPOLOGIA DEI LAVORI DA EFFETTUARE
LUOGO DATA E DURATA DEI LAVORI
MEZZO NAUTICO IMPIEGATO
NOME DEL DIVING SUPERVISOR
NOME DEGLI O.T.S. E DEL SOMMOZZATORE IN STD-BY (Copia dei libretti di ricognizione allegati)
1. 2. 3. 4. 5.

DICHIARA

sotto la propria responsabilità e consapevole di quanto disposto dall'art. 76 del D.P.R. 28.12.2000, n. 445 delle conseguenze di natura penale in caso di dichiarazioni mendaci

Che il Responsabile della Sicurezza sul luogo di lavoro della ditta _____ ha adempiuto a tutte le prescrizioni necessarie affinché l'attività da espletare avvenga secondo le disposizioni di legge e nel rispetto delle disposizioni di cui al Regolamento approvato con Ordinanza della Capitaneria di porto.

Le operazioni subacquee saranno eseguite nel pieno rispetto della vigente normativa in materia di igiene e sicurezza sui luoghi di lavoro e le immersioni saranno effettuate secondo le regole di buona tecnica.

Che il personale impiegato nelle operazioni subacquee è coperto da idonea polizza assicurativa per infortuni e danni verso terzi che possano derivare dell'esecuzione delle operazioni stesse.

Di manlevare l'Autorità Marittima da ogni responsabilità per danni causati a persone e/o cose, derivanti dai lavori di che trattasi nelle acque del Circondario Marittimo di Cagliari.

_____, _____
 Luogo Data

Il richiedente

NOTA INFORMATIVA REGOLAMENTO (UE) 2016/679 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 24.04.2016

Sottoscrivendo la presente richiesta, il richiedente acconsente al trattamento dei propri dati personali, ivi inclusi i dati sensibili, per le finalità di cui all'istanza medesima. Il richiedente è informato che: 1) i dati personali forniti saranno trattati nell'ambito degli uffici preposti dal personale ivi responsabile od incaricato, per fini istituzionali e destinati all'utilizzo informatico, finalizzato all'eventuale rilascio del provvedimento autorizzativo; 2) il relativo conferimento ha natura obbligatoria e al rifiuto di rispondere consegue l'impossibilità di concludere il sotteso procedimento; 3) fruisce dei diritti di cui all'art. 7 del Reg.(UE) n. 2016/679.