



CAPITANERIA DI PORTO DI IMPERIA GUARDIA COSTIERA

REGOLAMENTO DEL PORTO DI IMPERIA

**“DISCIPLINA DELLE ATTIVITA’ MARITTIME E
PORTUALI”**

Approvato con Ordinanza n.19 del 02.08.2004

Aggiornato all’Ordinanza n. 98 del 21.12.2022

REGOLAMENTO DEL PORTO DI IMPERIA

LIBRO I DISCIPLINA DELLE ATTIVITÀ MARITTIME E PORTUALI

TITOLO I

(modificato dall'ordinanza n. 78/2007 del 21.11.2007)

NORME GENERALI

CAPO I

AREE, BANCHINE, CALATE E ORMEGGI

Art. 1 Campo d'applicazione

(modificato dall'ordinanza n. 21/2008 del 20.03.2008)

L'ambito portuale di Imperia è individuato dal vigente P.R.G. portuale.

Le norme del presente regolamento si applicano nel Porto di Imperia, solamente al complesso di aree e zone di mare come appresso indicato:

- aree a terra;
- acque interne in senso stretto;
- acque interne in senso lato;
- rada.

Per le aree portuali ricomprese nell'approdo turistico si applicano le pertinenti disposizioni contenute nello specifico regolamento, approvato dalla Capitaneria di Porto di Imperia, nonché le norme del presente Regolamento non in contrasto con lo stesso, qualora applicabili.

.1 Aree a terra

a) Bacino di Porto Maurizio

Ne fanno parte:

- l'area militare circostante la Capitaneria di Porto di Imperia, il cui perimetro è delimitato dalla cinta "militare" che a sud unisce Via Scarincio all'edificio della Capitaneria di Porto e che a nord, partendo da quest'ultimo, lo collega al ciglio della banchina di Calata Anselmi;
- l'area portuale non delimitata e confinante, a ponente, con la cinta della Capitaneria di Porto e, a levante, con la cinta dell'Agenzia delle Dogane;
- l'area portuale all'interno della cinta doganale costituita: dalla cinta che collega l'edificio dell'Agenzia delle Dogane al ciglio banchina di Calata Anselmi, da quest'ultimo edificio, dal varco posto in prossimità dell'incrocio con Via Pirinoli, dal Deposito Franco, dal muro di cinta lungo Via San Lazzaro, dai magazzini della Capitaneria di Porto - Porto di Imperia e dalla cinta posta alla base del Molo Silvio E. Pastorelli che ospita le Unità Navali militari e di Stato;
- la passeggiata A.P. Aicardi, compresa tra la Capitaneria di Porto e lo scalo pubblico e delimitata dalle fioriere poste a confine con la carreggiata;
- il piazzale antistante il Molo Silvio E. Pastorelli;
- il piazzale compreso entro la congiungente il muro di sponda del marciapiede di Via Scarincio e il fabbricato ex capannone ostruzioni retali, inclusa tutta la superficie del Molo N. Salvo. Sono escluse le aree esterne

poste a ponente sia di detto piazzale e sia del molo, costituite da opere ed infrastrutture destinate ad attività balneari.

b) Bacino di Oneglia

Ne fanno parte le aree comprese entro la cinta doganale, il cui perimetro è costituito a levante dalla cinta doganale che corre lungo il Piazzale De Rubertis, il Deposito Franco, la cinta che corre alla radice della Banchina Aicardi ed il limite esterno dei portici della Calata G. B. Cuneo.

E' ricompresa nelle aree di cui sopra la parte di Piazza E. De Amicis, posta alla radice della Banchina Aicardi, delimitata a levante da fioriere con catene e a monte da paletti con catene di arredo urbano, facente un tutt'uno con la Calata G.B. Cuneo.

Aree appartenenti al porto, ma esterne alla cinta doganale:

- parte della Calata G.B. Cuneo esterna alla cinta doganale (fioriere);
- strada prospiciente la sezione staccata della Capitaneria di Porto, inclusa tutta la superficie del Molo Artiglio II (a levante).

Fanno ulteriormente parte del porto:

- 1) nel bacino di Oneglia, le aree esterne poste a levante del molo Artiglio II, costituite da un piazzale destinato alla pubblica viabilità e parcheggio denominato "Spianata Padre Cristino da Oneglia" ed in concessione demaniale marittima al Comune di Imperia, nonché il parcheggio posto tra la cinta doganale del piazzale De Rubertis e il pastificio Agnesi ricompreso nel demanio marittimo, ed anche questo in Concessione al Comune di Imperia, la cui gestione, disciplina, regolamentazione e vigilanza, stante attualmente il loro non impiego per fini attinenti alle attività portuali ma il loro utilizzo per fini esclusivamente viabilistici, è demandata al Comune di Imperia;
- 2) nel bacino di Porto Maurizio, l'area triangolare ricompresa nell'ambito portuale dal P.R.G.P. posta a monte del fabbricato ex capannone ostruzioni retali e delimitata a ponente dalle strutture degli stabilimenti balneari, la cui gestione per la parte in concessione a privati quale parcheggi ricade sul concessionario mente per la parte viaria in concessione al Comune di Imperia, la gestione ricade sullo stesso. Stante, anche per queste aree, il loro non impiego per fini attinenti le attività portuali, ma il loro utilizzo per soli fini viabilistici, la disciplina, regolamentazione e vigilanza è demandata al Comune di Imperia.
- 3) nel bacino di Porto Maurizio, il parcheggio pubblico posto all'esterno della cinta doganale con accesso libero da Via San Lazzaro al numero civico 8, la cui gestione, disciplina, regolamentazione e vigilanza, stante attualmente il loro non impiego per fini attinenti alle attività portuali ma il loro utilizzo per fini esclusivamente viabilistici, è demandata al Comune di Imperia;

.2 Acque interne in senso stretto

Quelle racchiuse entro le congiungenti i moli più foranei di ciascun bacino (Oneglia: Aicardi e Artiglio II; Porto Maurizio: Pastorelli e Salvo).

.3 Acque interne in senso lato (modificato dall'Ord.88/12 del 02.11.2012)

Quelle comprese entro la congiungente il Molo Artiglio II e il Molo N. Salvo.

Lo specchio acqueo compreso tra i punti aventi le seguenti coordinate geografiche(datum WGS84), è soggetto ai divieti vigenti nelle acque interne portuali di cui agli art.2 e 138 del Regolamento tra i quali il divieto di ancoraggio e pesca:

Lat.43°53.004'N - Long.008°02.454'E

Lat.43°52.926'N - Long.008.02.556'E

Lat.43°52.369'N -Long.008°01.834'E

Lat.43°52.503'N -Long.008°01.667'E

.4 Rada

Quelle comprese tra il limite esterno delle acque interne in senso lato che si estendono per un miglio verso il largo.

Art. 2 Disciplina delle aree a terra - Acque interne ed esterne

1. Nelle aree a terra e nelle acque interne come definite nel precedente art. 1 sono consentite le attività connesse al traffico marittimo ed espressamente previste da disposizioni legislative, regolamentari o autorizzate dal Comando del porto.

2. Ogni altra attività è vietata, salvo specifica autorizzazione da richiedersi di volta in volta alla Capitaneria di Porto e fatto salvo quant'altro previsto più specificatamente negli articoli che seguono nel presente regolamento. In particolare è vietato:

- prendere bagni di mare, effettuare gare natatorie, remo-veliche, motonautiche ed in generale ogni altra attività ricreativa e sportiva;
- affondare corpi morti, catenarie, porre in opera gavitelli, boe, cavi galleggianti e sospesi sotto la superficie. Questi ultimi vengono collocati per motivi di sicurezza ed attestati a boe, corpi morti, gavitelli, autorizzati o messi in opera dall'Amministrazione e devono essere segnalati di giorno con bandiera rossa e di notte con luce rossa; in entrambi i casi devono essere facilmente visibili e posti in modo tale da non arrecare danno o intralciare la manovra di navi o galleggianti;
- mettere in disarmo navi e galleggianti;
- prelevare acqua di mare per usi commestibili, per alimentare vasche di conservazione del pesce allo stato vivo e per il lavaggio di quello morto;
- immettere in acqua, direttamente o indirettamente, o gettare sostanze solide o liquide tali da lordare il suolo od alterare la composizione naturale delle acque;
- occupare posti d'ormeggio assegnati ad altri o comunque disciplinati;
- depositare imbarcazioni, carrelli, attrezzature o merci di ogni specie e genere su scali di alaggio ad aree demaniali portuali;
- effettuare lavori subacquei senza possedere i requisiti prescritti dalla legge;
- effettuare qualsiasi attività senza la preventiva iscrizione nell'elenco previsto dall'art. 68 del Codice della navigazione o specifica autorizzazione della Capitaneria;
- navigare nel porto e nelle acque interne in senso lato a velocità superiore a 3 nodi ovvero superiore alla velocità di sicurezza minima consentita per governare;
- rimanere alla fonda nel canale di accesso al porto e in condizioni tali da ostacolare la navigazione;
- navigare a vela nel porto e nelle acque interne in senso lato;
- ormeggiarsi alle banchine antistanti i distributori fissi per motivi diversi dal rifornimento dell'unità stessa, salvo quanto eventualmente previsto nei successivi articoli;
- effettuare riprese televisive e cinematografiche senza preventiva autorizzazione della Capitaneria;
- ormeggiare alla ruota nelle acque interne in senso lato;
- avvicinarsi alle unità militari di qualsiasi nazionalità, a meno di 50 metri se ormeggiate e a meno di 500 metri se alla fonda, ad eccezione di:
 - piloti o altri addetti ai servizi portuali utili alle necessità dell'unità militare;

- ufficiali e sottufficiali della Capitaneria di Porto o di altra Forza Armata o Corpo autorizzati;
- personale della Sanità marittima, per esigenze di servizio;
- alle unità di accostarsi alle navi che hanno le eliche in movimento, escluse le unità addette al pilotaggio, al rimorchio e all'ormeggio delle navi;
- alle unità navali ed ai galleggianti di attraccare alle dighe foranee, salvo che per inderogabili esigenze di lavoro, di servizio o di emergenza;
- alle unità da diporto ormeggiarsi alle banchine e alle calate riservate al traffico commerciale (passeggeri, merci, rimorchio e servizi speciali) e alla pesca, salvo quanto eventualmente previsto nei successivi articoli.

Art. 3 Banchine e calate

(Abrogato e sostituito dall'ordinanza 1/2007 del 02/01/2007 – modificato cdall'ordinanza n.12/2019 del 08/03/2019)

1. Bacino di Porto Maurizio

Le Calate Sottotenente degli Alpini "S. Anselmi" di levante e di ponente, formanti tra loro un corpo unico caratterizzato, nella parte centrale, da uno spigolo di circa 160°, sono destinate al traffico commerciale (merci, rimorchio e servizi speciali, con esclusione del traffico passeggeri), previa verifica condizioni di accesso del canale di ingresso e con particolare riferimento al pescaggio, nelle aree così suddivise:

a) Calata Sottotenente degli Alpini "S. Anselmi", lato levante

Ha uno sviluppo lineare di fronte mare di metri 210. E' consentito normalmente l'ormeggio a navi di lunghezza inferiore a metri 125 e con pescaggio inferiore a metri 6.

Di volta in volta potrà essere analizzata la possibilità di autorizzare l'ormeggio a navi di maggiori dimensioni con eventuali particolari prescrizioni, da impartire caso per caso.

b) Calata Sottotenente degli Alpini "S. Anselmi", lato ponente

Ha uno sviluppo lineare di metri 90, è consentito normalmente l'ormeggio a navi con pescaggio inferiore a metri 6 ed è così suddivisa:

1. tratto compreso tra l'angolo centrale della Calata Anselmi e la cinta doganale. Tale tratto è destinato all'ormeggio di unità da traffico;
2. tratto di banchina compreso tra la cinta doganale e la cinta della Capitaneria di Porto di Imperia. Tale tratto viene impiegato di massima per l'ormeggio di unità da traffico minori (es. unità avvistamento cetacei), peraltro l'Autorità Marittima si riserva la possibilità di utilizzare la banchina per l'ormeggio di navi maggiori da traffico o lo svolgimento di prioritarie operazioni portuali e di interdirne l'accesso e la circolazione qualora non sussistessero adeguate garanzie di sicurezza;
3. tratto di banchina delimitato dalla cinta della Capitaneria di Porto e ricompreso in tutta l'area militare stessa. Tale banchina è destinata all'ormeggio delle Unità Navali della Capitaneria di Porto di Imperia.

Fatta salva la destinazione primaria di porto commerciale (merci, servizi speciali e rimorchio), essendo il bacino di Porto Maurizio classificato quale porto rifugio, è consentito alle unità destinate ad altri servizi (diporto e pesca) di ormeggiarsi solamente previa autorizzazione della Capitaneria di Porto, a condizioni che le stesse unità siano in grado di lasciare prontamente l'ormeggio, su semplice ordine anche verbale dell'Autorità Marittima.

Le unità passeggeri dovranno ormeggiare esclusivamente presso la Banchina Aicardi del bacino di Oneglia.

Non sono destinate all'utilizzo commerciale le seguenti aree e/o opere:

- il tratto di Molo Pastorelli riservato ai mezzi militari;
- il Molo Pastorelli;
- la Banchina Medaglie d'Oro;
- il Molo N. Salvo;
- il Molo Baburro;
- la banchinetta sottostante la passeggiata A.P. Aicardi;
- l'area portuale di Calata Anselmi (lato ponente) non delimitata e compresa tra la cinta della Capitaneria di Porto di Imperia e la cinta dell'Agenzia delle Dogane, fatto salvo quanto previsto dal precedente Art. 3.1, lett b), punto 2.

2. Bacino di Oneglia

L'ormeggio nel bacino di Oneglia dovrà avvenire conformemente alla destinazione delle banchine come di seguito specificato:

a) Banchina del Molo Aicardi

Ha uno sviluppo lineare di fronte mare di metri 220. E' consentito normalmente l'ormeggio di navi di lunghezza inferiore a metri 150 e con pescaggio inferiore a metri 7,30.

Di volta in volta potrà essere esaminata la possibilità d'attracco di navi di maggiori dimensioni, con eventuali particolari prescrizioni.

Sulla testata della banchina è ubicato un distributore fisso di carburante presso il quale l'ormeggio dovrà avvenire secondo le disposizioni di cui al successivo art. 109.

La banchina è riservata prioritariamente all'ormeggio di navi mercantili (passeggeri, merci, rimorchio e servizi speciali) che debbano effettuare operazioni commerciali.

Vi potranno ormeggiare unità da diporto e da pesca (es. tonnare) per le quali non sia disponibile altro posto di ormeggio, previa autorizzazione della Capitaneria di Porto.

b) Calata G.B. Cuneo

Ha uno sviluppo lineare di fronte mare di metri 330. E' consentito normalmente l'ormeggio di navi di lunghezza inferiore a metri 150 e con pescaggio inferiore a metri 6,50.

Di volta in volta potrà essere esaminata la possibilità d'attracco di navi di maggiori dimensioni, con eventuali particolari prescrizioni.

Sulla Calata G.B. Cuneo sono collocate, a ciglio banchina, numero 20 (venti) bitte numerate, partendo da levante, dalla numero 1 (uno) alla numero 20 (venti).

- Dalla bitta numero 1 (uno) alla bitta numero 3 (tre), in considerazione della presenza di un distributore fisso di carburante, l'ormeggio è riservato alle unità che debbano effettuare operazioni di bunkeraggio secondo le disposizioni di cui al successivo art. 109.
- Dalla bitta numero 3 (tre) alla bitta numero 10 (dieci) la banchina è destinata al traffico peschereccio, e vi è consentito l'ormeggio (di punta o andana) delle unità da pesca locali non assegnatarie di altro posto di ormeggio nel porto di Imperia, secondo le modalità previste al Titolo II - Capo IV del presente Libro.
- Dalla bitta numero 10 (dieci) alla bitta numero 20 (venti), è riservato prioritariamente all'ormeggio di navi mercantili (merci, rimorchio e servizi speciali, con esclusione del traffico passeggeri) che debbano effettuare

operazioni commerciali. Vi potranno ormeggiare, previa autorizzazione della Capitaneria di Porto, le unità da diporto alle quali non sia stato assegnato un posto fisso di ormeggio.

I Comandanti delle unità da pesca e da diporto ormeggiati dalla bitta numero 3 (tre) alla bitta numero 20 (venti), per motivi di sicurezza connessi all'ormeggio di unità mercantili sulla banchina del Molo Aicardi, dovranno prendere visione ed attenersi alle disposizioni che la Capitaneria di Porto esporrà alla bacheca collocata nell'ambito portuale di Oneglia ubicata sulla parte esterna dei portici della Calata G.B. Cuneo all'altezza del numero civico 45 (Allegato 4).

c) Molo Artiglio II

Il Molo Artiglio II è destinato all'ormeggio di unità da pesca ed interessato dalla presenza di cantieri, scalo di alaggio pubblico e ormeggi da diporto come di seguito specificato:

- nell'angolo formato tra la Calata G.B. Cuneo e il Molo Artiglio II, con un'estensione di circa 10 metri in direzione nord-est, è collocato lo scalo di alaggio pubblico;
- a sud dello scalo di alaggio pubblico è presente un'area destinata a cantiere navale e un'officina meccanica per un'estensione complessiva di circa 55 metri;
- a sud dell'area destinata a cantieristica e sino scala di adduzione alla banchina posta nel gomito del Molo Artiglio II, con un'estensione di circa 210 metri, sono ormeggiate le unità da pesca locali, secondo le modalità previste al Titolo II - Capo IV del presente Regolamento;
- dal gomito del Molo Artiglio II e verso la testata dello molo stesso, per un'estensione di circa 180 metri, è destinata una zona in concessione demaniale marittima riservata all'ormeggio di unità da diporto.

a) Banchina avamporto (Nuovo Molo di Sottoflutto)

(aggiunto dall'ordinanza n.12/2019 del n.12/2019 del 08/03/2019)

La banchina avamporto ha uno sviluppo lineare di fronte mare di metri 120 ed è ubicata sul nuovo molo di sottoflutto del porto Imperia, come meglio evidenziato nella planimetria allegata, parte integrante del presente provvedimento.

Presso tale banchina è consentito normalmente l'ormeggio, a partire dal punto più foraneo, di navi di lunghezza f.t. fino a metri 80, pescaggio non superiore a metri 4,50 e stazza lorda non superiore a 3000 tonnellate. Le unità mercantili aventi lunghezza f.t. superiore a 55 metri dovranno essere dotate di eliche di manovra prodiera e dovranno ormeggiarsi sul loro lato sinistro, in modo da tenere gli organi di manovra in direzione dell'imboccatura del porto.

Di volta in volta potrà essere esaminata la possibilità d'attracco di navi di maggiori dimensioni, con eventuali particolari prescrizioni.

La banchina è riservata prioritariamente all'ormeggio di navi mercantili (passeggeri, merci, rimorchio e servizi speciali) che debbano effettuare operazioni commerciali. Vi potranno ormeggiare unità da diporto e da pesca (es. tonnare) per le quali non sia disponibile altro posto di ormeggio, previa autorizzazione della scrivente Capitaneria di Porto.

L'effettuazione di operazioni commerciali e di ogni altra operazione a bordo o in banchina dovrà avvenire unicamente in orario diurno."

Le unità passeggeri dovranno ormeggiare esclusivamente presso la Banchina Aicardi.

Art. 4 Ormeggi - Assegnazione degli accosti - Utilizzo degli accosti **Modi di ormeggiarsi**

1. E' vietato l'ormeggio alle calate e banchine riservate al traffico commerciale (passeggeri, merci, rimorchio, servizi speciali, ecc) senza aver ottenuto la preventiva assegnazione dell'accosto dalla Capitaneria, nelle forme e nelle modalità indicate nei paragrafi successivi.
2. A bordo delle navi da traffico ormeggiate dovrà essere sempre mantenuto un numero sufficiente di membri d'equipaggio, oltre al Comandante o al primo ufficiale di coperta che, per quantità e abilitazioni possedute, assicuri in qualsiasi momento qualunque manovra, anche d'emergenza.
3. Le unità da traffico ormeggiate di stazza lorda superiore a 300 T.S.L. durante tutta la permanenza all'ormeggio dovranno avere un cavo da rimorchio appennellato a prora e permanentemente collegato alla nave, pronto a essere usato in caso di rimorchio dell'unità la cui estremità dovrà non superare 1.80 metri dal pelo dell'acqua.

Art. 5 Unità soggette alla regolamentazione

Le norme contenute nell presente Libro devono essere osservate da tutte le navi e galleggianti, come definiti dall'art. 136 del Codice della navigazione.

Art. 6 Navigazione e movimento

1. Le navi ed i galleggianti, come definiti al precedente art. 5, possono navigare nell'ambito portuale per raggiungere, lasciare o cambiare l'accosto, secondo le modalità stabilite ai singoli capi del Titolo II.
2. In qualsiasi momento, la Capitaneria, qualora ricorrano particolari contingenti situazioni connesse alla sicurezza portuale, intesa nella sua più ampia accezione, ovvero le condizioni meteomarine od altri impedimenti dovessero rendere insicuro il movimento, potrà disporre di lasciare e/o cambiare accosto o sospendere il movimento delle navi.
3. In virtù di quanto previsto al comma precedente, le navi devono osservare ascolto radio VHF oltre che sul canale 16 anche sul canale 12 (156.600 Mhz).

Art. 7 Priorità degli accosti

(modificato dall'ordinanza n.53/2010 del 28.07.2010)

Fatta salva la priorità negli accosti dovuta alla destinazione delle banchine, le procedure negli accosti, nelle manovre e nella navigazione nell'ambito della rada e del Porto di Imperia, motivate dalle particolari condizioni idrografiche, morfologiche ed organizzative che non contrastano con il principio di cui all'art. 62 del Regolamento d'esecuzione al Codice della Navigazione, seguiranno, in line di massima, fatte salve eventuali contingenti situazioni, valutate dall'Autorità Marittima, il seguente ordine di priorità:

- Navi che trasportano merce pericolose in uscita;
- Navi passeggeri di linea in entrata e in uscita;
- Navi che devono eseguire movimento per completare operazioni commerciali;
- Navi da carico di linea in entrata e in uscita;
- Navi da carico e passeggeri non di linea in uscita o in entrata;
- Navi in movimento per altra banchina per motivi diversi da quelli delle operazioni commerciali;
- Navi che trasportano merce pericolosa in entrata;
- **Navi adibite esclusivamente al noleggio per finalità turistiche ricreative, commercial vessel, yacht commercial use;**
- Unità da pesca in entrata o in uscita;
- Unità da diporto in entrata o in uscita.

Art. 8 Velocità consentita nel bacino portuale

1. Ogni nave in rada e durante la manovra d'entrata o uscita dal bacino portuale deve sempre procedere a velocità tale da poter agire in maniera appropriata ed efficace per evitare collisioni e per poter essere fermata entro una distanza adatta alle circostanze ed alle condizioni del momento.
2. Ogni unità deve, altresì, procedere nell'ambito portuale, durante la navigazione da e per le banchine, a velocità di sicurezza, come innanzi descritta, e comunque tale da evitare la creazione di moto ondoso che possa pregiudicare la sicurezza portuale, nella sua accezione più ampia, creare danno alle altre navi e/o imbarcazioni presenti, ovvero costituire pericolo per le stesse.

Art. 9 Incidenti

1. La nave che arreca danni alle opere e/o alle attrezzature esistenti nell'ambito portuale ed in rada o ad altre navi, ovvero riporti avarie che la costringano a fermarsi, deve darne immediato avviso alla Capitaneria e rimanere a disposizione di questa per i provvedimenti e gli accertamenti ritenuti opportuni.
2. Dovrà, altresì, essere data comunicazione alla sala operativa della Capitaneria, d'ogni emergenza che dovesse verificarsi a bordo tale da compromettere e/o pregiudicare la sicurezza della nave, della navigazione, della vita umana in mare o costituire pericolo per l'ambiente marino.
3. Detto obbligo è esteso anche a chiunque altro venisse a conoscenza di una situazione di pericolo.

TITOLO II DISPOSIZIONI PARTICOLARI POLIZIA DEI PORTI

CAPO I NORME RELATIVE ALLA NAVIGAZIONE AGLI ORMEGGI ED ALLA SOSTA DELLE NAVI MERCANTILI IN GENERE

Art. 10 Prescrizioni generali

1. Le navi possono navigare nei canali d'ingresso/uscita e nell'ambito portuale per raggiungere, lasciare o cambiare l'accosto, solo previa autorizzazione dell'Autorità Marittima con la procedura di cui al successivi artt. 11 e 23.
2. L'effettivo orario di entrata (al traverso dei fanali di ingresso al porto) e di disormeggio anche per cambio accosto, deve essere comunicata a mezzo VHF (canale 16/12) dal comandante della nave o, qualora a bordo, dal Pratico locale in servizio al Porto di Imperia, alla Capitaneria di Porto di Imperia o al nostromo presente in banchina durante la manovra.
3. L'autorizzazione alla navigazione può essere revocata in qualsiasi momento dalla Capitaneria.
4. A tal fine tutte le navi dovranno far sempre ascolto radio sui canali 16/12 VHF.

Art. 11 Comunicazione preventiva di ingresso in Porto – Richiesta di accosto (modificato dall'ordinanza n.17/2006 del 08.03.2006 e n.14/2012 del 24.04.2012)

1. L'armatore, l'agente o il comandante di nave di stazza lorda pari o superiore a 300 t.s.l., diretta al Porto di Imperia, comunica alla Capitaneria di Porto le informazioni di cui all'allegato I, punto 1, del D. Lgs. N. 196/05:
 - a) con almeno 24 ore di 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 è aggiornato nel corso del viaggio, nel momento in cui è acquisita l'informazione di cambio della destinazione.

Le navi dirette al porto di Imperia provenienti da un porto extracomunitario, che trasportano merci pericolose o inquinanti, sono soggette all'obbligo di comunicazione all'art. 13 del medesimo D. Lgs. N. 196/05.

Le comunicazioni di previsto arrivo e prevista partenza devono pervenire alla Capitaneria di Porto (a mezzo di istanza in bollo conforme ai modelli di cui all'allegato I "Richiesta di autorizzazione all'accosto" e istanza in carta semplice conforme al modello di cui all'allegato II "Comunicazione di disimpegno servizi portuali") con l'anticipo sopra indicato e, comunque, al più tardi entro le ore 12 del giorno feriale precedente il giorno di previsto arrivo e di prevista partenza.

Copia della domanda di cui all'allegato I può essere anticipata via fax alla Sala Operativa della Capitaneria, purchè la regolarizzazione dell'imposta avvenga prima della partenza dell'unità.

Gli orari di previsto arrivo e di prevista partenza dovranno essere confermati, rispettivamente, con almeno 18 ore e 4 ore di anticipo. In mancanza di conferma scritta, gli orari di previsto arrivo e partenza di cui agli allegati I e II si intendono tacitamente confermati.

Sono fatti salvi, in ogni caso, gli obblighi di comunicazione e le altre prescrizioni previste dalle citate Ordinanze n. 65/05, 72/05, 8/06.

- 2. Le richieste devono essere complete delle eventuali impegnative per ormeggi soggetti a prescrizioni o dichiarazioni aggiuntive previste dalla vigente normativa nazionale ed internazionale per il trasporto di merci pericolose o carichi speciali.
- 3. L'operatore prenderà nota dell'ora esatta di arrivo e di partenza della nave e ricevuta la conferma definitiva di arrivo o partenza effettuerà le comunicazioni necessarie onde predisporre i servizi nautici necessari (nostromo del porto, pratici locali, ormeggiatori e qualora richiesti, rimorchiatori).
- 4. Per il Porto di Oneglia, sarà cura del Nostromo l'aggiornare le disposizioni da apporre all'albo di Seziomare Oneglia (All. 4).
- 5. Dell'avvenuta comunicazione l'operatore ne annoterà l'esito sulla copia della domanda di accosto.
- 6. Le variazioni di orario superiori alle 2 ore devono pervenire per iscritto; in caso contrario la nave si considera pronta all'orario prestabilito se è in anticipo e non pronta se è in ritardo.
- 7. La Sezione Tecnica ricevute le comunicazioni pianificherà la sequenza delle manovre di ingresso, uscita e spostamento.
- 8. Le richieste presentate oltre il termine di cui al comma 1 del presente articolo nonché le variazioni di orario oltre le 2 ore saranno tenute in considerazione compatibilmente con le esigenze connesse al traffico portuale.
- 9. Tutte le richieste previste dal presente articolo possono essere inoltrate anche a mezzo fax al numero 0183/652224.
- 10. Ove non ricorrano cause di forza maggiore, la nave che richieda di ormeggiare e/o ormeggi a cavallo di due accosti è tenuta, a proprie spese, a lasciare libero uno dei predetti accosti qualora sia stata presentata regolare domanda per l'ormeggio di un'altra unità che debba iniziare operazioni commerciali, al termine della manovra di attracco.
- 11. Nel caso che la nave anticipi il suo arrivo e qualora la banchina sia libera, sarà cura dell'Ufficiale di ispezione avvertire il Nostromo, predisporre i servizi e ordinare l'aggiornamento delle disposizioni affisse all'albo di Seziomare Oneglia (allegato 4).
- 12. Nel caso che la nave anticipi il suo arrivo e che la banchina sia occupata, salvo casi di forza maggiore, non dovranno essere apportate modifiche a quanto già precedentemente

predisposto; nel caso invece che la nave ritardi il suo arrivo, sarà cura dell' Ufficiale di Ispezione annullare i servizi già predisposti affissi all'albo di Seziomare in caso di accosto nel bacino portuale di Oneglia (all. 4).

Art. 12 Priorità nei movimenti e permanenza degli accosti

(modificato dall'ordinanza n. 17/2006 del 08.03.2006)

1. La navigazione all'interno del porto, tenuto conto di quanto stabilito al precedente articolo e salvo particolari motivi tecnici od operativi, viene stabilita secondo l'ordine di priorità di cui all' art. 7.
2. In presenza di più richieste ed a parità di condizioni, l'ormeggio viene assegnato alla nave che arriva prima.
3. L'accosto è considerato libero qualora la nave arrivi con due ore di ritardo sull'orario previsto e non sia stata presentata la comunicazione di aggiornamento dell'orario con le modalità di cui al precedente articolo.
4. La nave che ha ultimato le operazioni commerciali deve lasciare l'ormeggio libero qualora la banchina sia destinata ad una nave che deve operare; in caso di inadempienza la prima è tenuta al risarcimento dei danni eventualmente causati ed i responsabili saranno perseguiti a termini di legge.

N.B. Sono escluse dall'applicazione di tali norme le unità da pesca locali che non dispongono di un ormeggio fisso. I Comandanti di tali unità sono tuttavia tenuti ad ottemperare a quanto previsto nella nota in calce al paragrafo 3.2.

Le unità da pesca dislocate solo temporaneamente nel Porto di Imperia e le navi ed i galleggianti impegnati in servizi locali che non si assentino da detti porti per più di cinque giorni, dovranno presentare le relative istanze solo in occasione del primo approdo.

Le navi di T.S.L. inferiori a 50 tonn. destinate al trasporto passeggeri in navigazione nazionale locale e litoranea sono esentate dal presentare l'istanza d'accosto, ma dovranno sempre ottenere la preventiva autorizzazione, almeno via radio, all'ormeggio e successivamente, appena ultimata la manovra dovranno presentare la nota di informazione (art.179 C.N.).

Sono comunque esentate dal presentare la nota di informazione le unità che presentano apposita "dichiarazione di porto base", ai sensi del D.M. 09.06.1992 e della circolare n. 23165 del 02.06.1995 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Art. 13 Obblighi durante la navigazione in ambito portuale

Nel corso della navigazione nell'ambito portuale le navi devono:

- procedere ad una velocità tale da non creare difficoltà alle altre navi ormeggiate e, comunque, a velocità non superiore ai 3 (tre) nodi. Quando nelle immediate vicinanze di altre navi ridurre la velocità, tenendo i propulsori al più basso regime compatibile al buon governo;
- tenere pronte le ancore per dar fondo all'occorrenza;
- allo stesso modo, quando in prossimità delle banchine, la velocità deve essere ridotta al minimo possibile tenendo i propulsori al più basso regime o, se possibile, procedendo con il solo abbrivio compatibile con il buon governo;
- allo stesso modo arrestare i propulsori nelle immediate vicinanze delle banchine onde evitare lo sgrottamento delle medesime;
- in caso di necessità richiamare con almeno cinque fischi brevi l'attenzione di eventuali unità che intralcino la navigazione e/o la manovra;
- segnalare con i segnali acustici regolamentari la propria presenza in caso di nebbia;
- mantenere l'ascolto radio continuo sui canali 12 e 16 VHF/FM.

Art. 13 bis Norme relative alla navigazione, all'ormeggio ed alla sosta delle navi commerciali adibite esclusivamente al noleggio per finalità turistiche/ricreative e delle navi passeggeri nel bacino portuale di Oneglia.

(aggiunto dall'ordinanza n.53/2010 del 28.07.2010 art.2, modificato dall'ordinanza n. 39/12 del 12.07.2012 e dall'ordinanza n. 48/22 del 30.06.2022)

1. La Calata G.B. Cuneo, dalla bitta numero 10 (dieci) alla bitta numero 18 (diciotto), è destinata alle navi commerciali adibite esclusivamente al noleggio per finalità turistico/ricreative ed alle navi passeggeri.

Il posto di ormeggio n. 01 (sito a ponente della banchina) è destinato in via esclusiva all'ormeggio di navi passeggeri di lunghezza fuori tutto fino a 65 metri. Il posto d'ormeggio n. 12 (sito a levante, a fianco del pontile galleggiante), per garantire la sicurezza della manovra, è riservato ad unità di massimo 50 metri di lunghezza. Eventuali unità di oltre 50 metri di lunghezza, ma comunque non superiori a 85 metri, devono essere ormeggiate nei posti dedicati così come da piano degli ormeggi.

In caso di accosti di unità presso la banchina Aicardi, dovranno essere puntualmente osservate le seguenti disposizioni:

- il posto di ormeggio n. 01 della Calata G.B. Cuneo dovrà essere lasciato libero per consentire che le unità in ingresso e in uscita dal porto manovrino in sicurezza. Quest'ultimo, potrà essere utilizzato esclusivamente in assenza di unità ormeggiate presso la banchina Aicardi di qualsiasi stazza, dimensioni e tipologia, anche se non impegnate in operazioni commerciali;
 - le eventuali unità di lunghezza superiore a 65 metri ormeggiate in Calata G.B. Cuneo dovranno temporaneamente lasciare liberi i posti d'ormeggio per consentire che le unità in ingresso e in uscita dal porto manovrino in condizioni di sicurezza.
2. In qualsiasi momento, qualora ricorrano particolari contingenti situazioni connesse alla sicurezza portuale, intesa nella sua più ampia accezione, ovvero le condizioni meteo marine o altri impedimenti rendano insicura la manovra, la Capitaneria di Porto potrà disporre di lasciare e/o cambiare accosto o sospendere il movimento delle navi.
 3. Ogni nave in rada o durante la manovra d'entrata ed uscita dal bacino portuale deve sempre procedere a velocità tale da poter agire in maniera appropriata ed efficace per evitare collisioni e per poter essere fermata entro una distanza adatta alle circostanze e alle condizioni del momento. Ogni unità deve, altresì, procedere nell'ambito portuale durante la navigazione da e per le banchine, a velocità di sicurezza, come innanzi descritta, e comunque tale da evitare la creazione di moto ondoso che possa pregiudicare la sicurezza portuale, nella sua accezione più ampia, creare danno alle altre navi e/o imbarcazioni presenti, ovvero costituire pericolo per le stesse.
 4. La nave che arreca danni alle opere e/o alle attrezzature esistenti nell'ambito portuale ed in rada o ad altre navi, ovvero riporti avarie che la costringano a fermarsi, deve darne immediatamente avviso alla Capitaneria di Porto e rimanere a disposizione di questa per i provvedimenti ritenuti opportuni. Dovrà, altresì, essere data comunicazione alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto d'ogni emergenza che si verifichi a bordo tale da compromettere e/o pregiudicare la sicurezza della nave, della navigazione, della vita umana in mare o costituire pericolo per l'ambiente marino. Detto obbligo è esteso anche a chiunque venga a conoscenza di una situazione di pericolo.
 5. L'armatore, l'agente o il comandante della nave, diretta al Porto di Imperia, presenta alla Capitaneria di Porto richiesta d'accosto:

- Con almeno 24 ore di anticipo rispetto al previsto arrivo, se la durata del viaggio è pari o superiore a 24 ore;
- Non oltre il momento in cui la nave non esce dal porto di provenienza, se la durata del viaggio è inferiore alle 24 ore;
- Se lo scalo di destinazione non è noto, o è aggiornato nel corso del viaggio, nel momento in cui è acquisita l'informazione di cambio della destinazione.

Prima della partenza l'armatore, l'agente o il comandante della nave presenta alla Capitaneria di Porto comunicazione di partenza.

La richiesta di accosto e la comunicazione di partenza devono pervenire alla Capitaneria di Porto (con istanza in carta semplice, conforme ai modelli in allegato 1 "richiesta d'autorizzazione d'accosto" e 2 "comunicazione di disimpiego servizi portuali" al presente regolamento), con l'anticipo sopra indicato e comunque, al più tardi entro le ore 12 del giorno feriale precedente il giorno di previsto arrivo e di prevista partenza. Gli orari di previsto arrivo e prevista partenza devono essere confermati, rispettivamente, con almeno 18 ore e 4 ore di anticipo. In mancanza di conferma scritta gli orari di previsto arrivo e partenza di cui agli allegati 1 e 2 si intendono tacitamente confermati. La richiesta di accosto deve essere controfirmata dalla "Imperia Yacht srl", con indicazioni del posto d'ormeggio assegnato.

Sono fatti salvi, in ogni caso, gli altri obblighi di comunicazioni e le prescrizioni previste dal D. Lgs. N. 196/05 e dalle citate Ordinanze n. 65/05, 72/05 e 8/06, ove applicabili al caso specifico l'operatore nel prendere nota dell'ora di arrivo e di partenza della nave effettua le comunicazioni onde predisporre i servizi tecnico-nautici necessari (nostromo del porto, pratico locale e ormeggiatori).

Le comunicazioni di cui sopra devono pervenire direttamente alla sezione tecnica ovvero possono essere inoltrate anche a mezzo fax al numero 0183/652224 alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

6. Le navi in arrivo che intendano avvalersi del pratico locale (quando non soggette all'obbligo dovrà essere fatta specifica richiesta nella domanda d'accosto) o che comunque siano obbligatoriamente soggette al pilotaggio (navi superiori a 500 T.S.L./GT) devono imbarcare il pratico locale nella rada.
7. Nel corso della navigazione nell'ambito portuale le navi devono:
 - Procedere a una velocità tale da non creare difficoltà alle altre navi ormeggiate e, comunque a velocità non superiore ai 3 nodi nelle immediate vicinanze di altre navi ridurre la velocità, tenendo i propulsori al più basso regime compatibile al buon governo;
 - Tener pronte le ancore per dare fondo all'occorrenza;
 - In prossimità, delle banchine ridurre la velocità al minimo tenendo i propulsori al più basso regime o, se possibile, procedere con il solo abbrivio compatibile con il buon governo;
 - Nelle immediate vicinanze delle banchine arrestare i propulsori onde evitare sgrottamento delle medesime;
 - In caso di necessità richiamare con almeno 5 fischi brevi l'attenzione di eventuali unità che intralciano la navigazione e/o la manovra;
 - Segnalare con i segnali acustici eventuali regolamentari la propria presenza in caso di nebbia;
 - Mantenere l'ascolto radio continuo sui canali 12 e 16 VHF/FM.
8. I comandanti delle unità in entrata e uscita dal porto devono osservare le seguenti prescrizioni:
 - Contattare 15 minuti prima dell'arrivo/partenza dal porto, tramite VHF/FM (CH16/12), la Sala Operativa della Capitaneria di Porto comunicando:
 - ✓ Nome della nave
 - ✓ Numero passeggeri a bordo

- Dare la precedenza alle navi in uscita e comunque evitare la manovra contemporaneamente con altre unità;
 - Ormeggiare al posto loro assegnato e comunque in modo da non ostacolare o rendere difficoltosa la manovra di altre unità.
9. Le navi devono prioritariamente ormeggiarsi di punta, utilizzando i corpi morti posizionati nello specchio acqueo antistante la Calata Cuneo, evitando di calare le ancore se non in caso di emergenza.
10. Durante la sosta in porto le navi devono:
- Ormeggiare in modo da non intralciare il transito o la manovra di altre navi;
 - Effettuare l'ormeggio con cavi idonei (elastici ed in numero sufficiente) a non creare pericoli;
 - Le unità di stazza lorda superiore a 300 T.S.L./GT durante tutta la permanenza all'ormeggio devono avere un cavo da rimorchio appennellato a prora e permanentemente collegato alla nave, pronto ad essere usato in caso di rimorchio dell'unità, la cui estremità non dovrà superare 1.80 metri dal pelo dell'acqua;
 - Evitare che vi siano ponteggi, passerelle o zatterini con a bordo personale quando vi siano navi in transito in manovra nei pressi dell'ormeggio;
 - Mantenere aperto l'ascolto radio VHF/FM sui canali 12 e 16 per l'eventuale ricezione di messaggi di pericolo o di emergenza emanati dall'Autorità marittima;
 - Eseguire prontamente i movimenti lungo la banchina che si rendessero necessari per permettere l'ormeggio di altre navi, anche su semplice richiesta verbale dell'Autorità marittima;
 - Evitare di tenere imbarcazioni, scale, pennoni, picchi di carico, gru o altre attrezzature sporgenti da bordo nave;
 - Posizionare al di sotto della passerella, in modo ben visibile, cartelloni riportanti il divieto di accesso a persone non autorizzate;
 - Verificare la perfetta efficienza e funzionalità della passerella;
 - Attivare punti luce addizionale lato banchina e soprattutto nella zona della passerella, ove necessario;
 - Tenere disattivati i radar di bordo;
 - Evitare di effettuare lavori che comportino l'inoperatività dei mezzi propulsori o degli organi di governo in modo da essere pronta a muovere in qualsiasi momento; eventuali richieste in tal senso possono essere autorizzate di volta in volta dalla Capitaneria di Porto di Imperia, fermo restando l'obbligo di garantire con apposita dichiarazione scritta, la pronta ed immediata disponibilità di un rimorchiatore di adeguata potenza.

La Capitaneria di Porto ha la facoltà di ordinare alle navi il rinforzo degli ormeggi o, se ritenuto più opportuno, di lasciare gli ormeggi per avverse condimento, nonché di adottare qualsiasi altra misura connessa alla sicurezza della navigazione ed alla tutela delle strutture portuali.

Le spese derivanti dai provvedimenti adottati, in forza del comma precedente, restano a totale carico dell'armatore della nave destinataria del provvedimento medesimo.

11. A bordo delle navi in sosta, deve sempre essere mantenuta la pronta rintracciabilità dell'equipaggio per garantire la prontezza di movimento in caso di emergenza.
12. L'agente marittimo, il raccomandatario o il comandante della nave dovranno chiedere, entro le 12.00 (salvo casi di forza maggiore) del giorno feriale precedente – ed ottenere – l'autorizzazione per poter eseguire qualsiasi movimento di unità all'interno del bacino portuale.

13. Sono consentiti piccoli lavori di manutenzione ordinaria che non comportino pericolo per la pubblica incolumità e per l'ambiente (pitturazione, raddobbo, etc.) a cura dei proprietari delle unità (o di operatori autorizzati) e sotto la loro vigilanza e responsabilità.
14. Nessun lavoro di riparazione, costruzione o demolizione da eseguirsi nell'ambito portuale di Imperia, o che comporti l'uso di fonti termiche, potrà essere effettuato senza la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto, assicurando un servizio permanente di vigilanza con personale di bordo. I comandanti delle navi presenti nel porto e nella rada di Imperia hanno l'obbligo di mantenere in efficienza e in stato di pronto intervento gli impianti e i servizi di bordo per la rilevazione e l'estinzione degli incendi; in presenza di un principio d'incendio a bordo, il Comandante dell'unità dovrà avvisare immediatamente i Vigili del Fuoco e la Capitaneria di porto. Sulle banchine e a bordo, è vietato attivare qualsiasi fonte d'ignizione ove ciò comporti pericolo d'incendio o vi siano nelle vicinanze merci o sostanze in genere che possono alimentare la combustione.

CAPO II

FONDA

Art. 14 Formalità di arrivo

1. Le pratiche di arrivo per le unità che sostino alla fonda che effettuino o debbano effettuare operazioni o commerciali o che comunque mettano in relazione l'unità con la terra ferma, in attesa di ormeggio alle banchine del Porto di Imperia, dovranno essere espletate, salvo casi di forza maggiore connessi ad avverse condizioni meteomarine, entro le 12 (dodici) ore successive all'arrivo.
2. Nella predetta ipotesi la pratica deve comunque essere espletata non appena le medesime lo consentano.
3. In caso di mancata comunicazione da parte del Comando di bordo alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Imperia dell'orario d'arrivo in rada, la nave si considera giunta al momento in cui viene effettivamente resa la comunicazione dal bordo, oppure all'atto dell'avvistamento visivo ad opera del personale della Capitaneria di Porto.

Art. 15 Navi che trasportano merci pericolose

E' fatto divieto alle navi che trasportano "sostanze nocive", "prodotti chimici pericolosi allo stato liquido o gassoso" ovvero "merci pericolose", come definite dalla normativa nazionale e internazionale o, quando abilitate al trasporto di tali sostanze, vuote di carico e sprovviste del certificato di "non pericolosità", di sostare nelle acque del Circondario Marittimo di Imperia per motivi diversi da:

- Espletamento formalità di arrivo/partenza;
- Rilascio per cattivo tempo;
- Forza maggiore;
- Avaria;
- Altri motivi di carattere straordinario, da valutarsi di volta in volta da parte dell'Autorità Marittima.

Art. 16 Punti di fonda (modificato dall'ord.88/12 del 02.11.2012)

1. La fonda nella rada di Imperia dovrà avvenire, salvo diversa autorizzazione rilasciata dalla Capitaneria di Porto, nei punti aventi le seguenti coordinate geografiche (datum WGS84 – stralcio della carta nautica 101-Litorale di Imperia- edita dall'Istituto Idrografico della Marina Militare - all.19):

- A: Lat: 43°52'.736 N; Long: 008°02'.954 E (per navi con tonnellaggio >10.000 TSL)
 - B: Lat: 43°51'.421 N; Long: 008° 01'.747 E
 - C: Lat: 43°52'.042 N; Long: 008° 01'.708 E
2. Tutte le navi in arrivo qualora non vi sia possibilità d'ormeggio nelle banchine portuali, sono obbligate a dare fondo nei punti sopra individuati.
 3. Nella zona di mare entro un raggio di metri 500 dai punti di fonda è vietato ogni uso del mare (pesca, diporto, navigazione, ecc), nonché qualunque altra attività.

Art. 17 Prescrizioni per le navi alla fonda

1. Durante la sosta alla fonda tutte le navi dovranno:
 - mantenere un efficace servizio di guardia, da rafforzare in caso di avverse condizioni meteo;
 - mantenere in perfetta efficienza tutti i servizi;
 - mostrare i fanali e i segnali previsti dalla colreg '72;
 - emettere, in caso di limitata visibilità, i segnali acustici previsti dalla colreg '72;
 - mantenere l'ascolto continuo sul canali 12 e 16 vhf;
 - issare la bandiera dello stato di appartenenza e dello stato italiano;
 - assicurare la presenza a bordo del comandante o del primo ufficiale in possesso di abilitazione al comando e di tutti i membri dell'equipaggio necessari per effettuare, in sicurezza, qualsiasi manovra della nave.
2. Le navi che sostano in rada, qualora abbiano per qualsiasi motivo l'organo propulsore e/o mezzo di governo inutilizzabile, sono obbligate a farsi assistere continuamente da un rimorchiatore di adeguata potenza.
3. Ad analoga prescrizione sono soggetti i galleggianti che per qualsivoglia ragione sostano alla fonda.
4. E' facoltà dell'Autorità Marittima disporre, qualora ritenuto necessario ed opportuno, il movimento delle navi alla fonda.

Art. 18 Comunicazioni radio relative all'arrivo/partenza di unità dalla zona di ancoraggio del Porto di Imperia

1. Le navi che intendono sostare nella rada di Imperia devono dare fondo all'interno della zona di mare come determinata al precedente art. 16.
2. Tutte le navi mercantili in arrivo nelle acque del Circondario Marittimo di Imperia dirette alla relativa rada nel porto devono comunicare, fatte salve le ulteriori comunicazioni previste dalla vigente normativa in materia di navigazione marittima, alla sala operativa della Capitaneria di Porto di Imperia, via radio con chiamata sul canale 16 VHF e successiva comunicazione sul canale 12 VHF (156.600 Mhz), i seguenti dati:
 - nome della nave, nominativo internazionale e numero imo;
 - bandiera, numero e porto d'iscrizione;
 - porto di provenienza e porto di destinazione;
 - tipo e quantità del carico a bordo (se vuoto, dovrà essere comunicato l'ultimo carico trasportato);
 - ora di ancoraggio e tempo previsto di sosta;
 - punto di fonda dove intendono ancorare;
 - numero delle persone a bordo;
 - motivo dell'ancoraggio;
 - eventuali anomalie e/o deficienze che possano pregiudicare, in maniera diretta o indiretta, la sicurezza della nave e della navigazione, la salvaguardia della vita umana in mare, nonché la tutela dell'ambiente marino.

2. Le navi che entrano in relazione con il porto o la terra ferma anziché le informazioni di cui al punto 2 dovranno fornire i dati contenuti nell'allegato 1.
3. Le navi che intendono lasciare il punto di fonda devono comunicare, fatte salve le comunicazioni previste dalla vigente normativa in materia di navigazione marittima, alla sala operativa della Capitaneria di Porto di Imperia, via radio con chiamata sul canale 16 VHF e successiva comunicazione su Canale 12 VHF (156.600 Mhz), i seguenti dati:
 - nome della nave, nominativo internazionale e numero IMO;
 - ora di partenza dal punto di fonda;
 - eventuale avvenuto sbarco del Pratico Locale qualora l'unità provenga da una banchina;
 - porto di destinazione e G.D.O. di previsto arrivo;
 - velocità e rotta.
4. Per le unità in attesa di ormeggio e per quelle che ultimate le operazioni portuali sono in attesa di ordini la comunicazione di cui al punto 2 dovrà limitarsi al solo: nome, nominativo internazionale, numero imo e punto di fonda dove intende ancorare.
5. Ottenuta la richiesta la Capitaneria di Porto, effettuate le valutazioni di competenza assegnerà via radio ch. 12 il punto di fonda e detterà eventuali prescrizioni aggiuntive oltre a quelle del presente regolamento.

CAPO III

NORME SUGLI ACCOSTI

Art. 19 Norme varie connesse all'esecuzione degli accosti

1. Le navi che intendano avvalersi del Pratico Locale (quando non soggette all'obbligo dovrà essere fatta specifica richiesta nella domanda d'accosto) o che comunque siano obbligatoriamente soggette al pilotaggio (navi di T.S.L. superiore alle 500 tonn.), imbarcheranno il pratico locale nella rada come definita all'art. 1.
2. Per motivi tecnici e/o di sicurezza, potrà essere valutata, sentito il pilota, la possibilità di far uscire o far entrare navi senza rispettare le precedenza di cui all'art. 7.

Art. 20 Modo di ormeggiarsi

1. Le navi mercantili dovranno di massima ormeggiarsi di fianco, salvo che la Capitaneria di Porto, in relazione al tipo di operazione da compiere (es. navi RO-RO), non autorizzi l'ormeggio di punta.
2. Le navi mercantili che siano autorizzate ad ormeggiare di punta, dovranno adottare tutte le cautele necessarie per evitare danni alle opere portuali. In particolare, sia all'arrivo che alla partenza, salvo casi di necessità o di sicurezza della nave e delle navi vicine, non è consentito azionare le eliche a distanza inferiore a 10 metri dalla banchina.
3. Nella fase di manovra sono consentiti esclusivamente cavi di nylon, o materiale equivalente, che siano integri. E' in ogni caso proibito l'uso di cavi di manovra in acciaio e simili.
4. Le navi affiancate, quando ostacolano il passaggio a banchina di traversini delle navi ormeggiate di punta, dovranno consentire di attestare tali cavi su di esse salvo che evidenti ragioni di sicurezza o avverse condizioni meteorologiche, non lo consiglino.
5. Le unità da pesca alle quali è consentito l'ormeggio alla banchina prioritariamente riservata al traffico mercantile dovranno ormeggiarsi di punta, esclusivamente alle ancore ed impiegando cavi non galleggianti, con lunghezza di cavo o di catena adeguata alla sicurezza dell'unità. In ogni caso i Comandanti di dette unità dovranno porre la massima attenzione affinché nel dare fondo, non vengano ostacolate le successive manovre d'ormeggio e disormeggio di qualsiasi altra unità.

Art. 21 Obblighi durante la sosta in porto

1. Durante la sosta in porto le navi devono:
 - ormeggiare in modo da non intralciare il transito o la manovra di altre navi;
 - effettuare l'ormeggio con cavi idonei (elastici ed in numero sufficiente) a non creare pericoli, nonché tenere sotto controllo la tesatura degli stessi durante le fasi di caricazione/dscarica;
 - nel caso di ormeggio di punta (andana) avere, di regola, due ancore in mare e di poppa cavi in numero e resistenza adeguati. In ogni caso l'eventuale richiesta di ormeggio in andana deve essere espressamente indicata nella domanda di accosto di cui all'art. 14;
 - in caso di ormeggio in andana, predisporre in banchina apposita lamiera di adeguati dimensioni e spessore atta a ricevere il portellone di ingresso della nave; ciò al fine di preservare il manto asfaltato della banchina di ormeggio da una precoce usura ad esclusioni degli ormeggi sugli scivoli ro/ro appositamente predisposti;
 - mantenere in perfetta efficienza i servizi di bordo per la segnalazione e l'estinzione degli incendi, tenendo sempre pronti per la consultazione il piano generale della nave e quello antincendio;
 - evitare che vi siano ponteggi, passerelle o zatterini con a bordo personale quando vi siano navi in transito o in manovra nei pressi dell'ormeggio;
 - tenere le ancore in posizione tale da non creare pericoli o danni;
 - mantenere aperto l'ascolto radio vhf/fm sui canali 12 e 16 per l'eventuale ricezione di messaggi di pericolo o di emergenza emanati dall'autorità marittima;

- eseguire prontamente i movimenti lungo banchina che si rendessero necessari per permettere l'ormeggio di altre navi, anche su semplice richiesta verbale dell'autorità marittima;
 - apporre idonea segnaletica stradale diurna e notturna, qualora i cavi di ormeggio o le attrezzature di bordo che non possono essere fatte rientrare al termine dei lavori occupino il lato di banchina in modo tale da costituire pericolo per i veicoli o le persone in transito;
 - tenere imbarcazioni, scale, pennoni, picchi di carico, gru o altre attrezzature in modo da non sporgere dal bordo nave sul lato esterno rispetto alla banchina;
 - disporre un servizio di guardia allo scalandrone al fine di vigilare affinché a bordo non salga personale estraneo alle operazioni commerciali o non espressamente autorizzato dall'autorità marittima. Detto personale deve, inoltre, verificare la perfetta efficienza e funzionalità dello scalandrone;
 - attivare punti luce addizionali lato banchina e soprattutto nella zona dello scalandrone qualora ormeggiati a banchine con illuminazione insufficiente;
 - non permettere l'accesso né la discesa di alcuno, ad eccezione dell'autorità marittima, sanitaria e del pratico locale e non iniziare le operazioni commerciali, fino al rilascio della libera pratica sanitaria, se del caso concessa anche via radio;
 - tenere disattivati i radar di bordo;
 - posizionare al di sotto dello scalandrone, in modo ben visibile, cartelloni riportanti il divieto di accesso a persone non autorizzate, il divieto di fumare (se trattasi di navi cisterna o navi con merci pericolose);
 - dotare tutti i cavi di ormeggio di paratopi;
 - evitare di effettuare lavori che comportino l'inoperatività dei mezzi propulsori o degli organi di governo in modo da essere pronta a muovere in qualsiasi momento; eventuali richieste in tal senso possono essere autorizzate di volta in volta dalla Capitaneria di Porto di Imperia, fermo restando l'obbligo di garantire, con apposita dichiarazione scritta, la pronta ed immediata disponibilità di un rimorchiatore di adeguata potenza.
2. La Capitaneria di Porto di Imperia ha facoltà di ordinare alle navi il rinforzo degli ormeggi o, se ritenuto più opportuno, di lasciare gli ormeggi per avverse condimeteo, nonché di adottare qualsiasi altra misura connessa alla sicurezza della navigazione ed alla tutela delle strutture portuali.
 3. Le spese derivanti dai provvedimenti adottati, in forza del comma precedente, restano a totale carico dell'armatore della nave destinataria del provvedimento medesimo.

Art. 22 Presenza minima dei componenti dell'equipaggio delle navi in sosta in porto

1. A bordo delle navi in sosta nel Porto di Imperia, devono essere sempre presenti le seguenti aliquote minime di equipaggio:
 - un ufficiale di coperta, in possesso di abilitazione al comando e ritenuto idoneo dal comandante della nave a dirigere la manovra (per movimento o per eventuale uscita in mare) e le operazioni commerciali in corso;
 - un ufficiale di macchina in possesso di abilitazioni alla conduzione dell'apparato motore installato sulla nave;
 - la metà del personale di coperta, di macchina e delle altre categorie costituenti l'equipaggio ed aventi attinenza con i servizi tecnici di bordo.
2. In ogni caso la nave deve essere sempre pronta a muovere e gli impianti ed i servizi di bordo per la segnalazione ed estinzione degli incendi dovranno essere mantenuti in efficienza.
3. Sulle navi che hanno l'obbligo della squadra dei vigili del fuoco anche quando non vi sono passeggeri, almeno un terzo dei componenti la squadra deve essere sempre a bordo pronta per ogni evenienza.

4. Per i galleggianti devono essere sempre prontamente reperibili almeno due responsabili in grado di effettuare tutte le operazioni che dovessero rendersi necessarie per la sicurezza della navigazione e portuale in genere.
5. Per le navi non munite di apprestamenti logistici per l'equipaggio, deve essere sempre prontamente reperibile un'aliquota del medesimo secondo la composizione quantitativa e qualitativa, in grado di effettuare tutte le operazioni che dovessero rendersi necessarie per la sicurezza della navigazione e portuale in genere.
6. All'uopo, il comando di bordo deve produrre alla Capitaneria di Porto di Imperia formale comunicazione contenente i domicili del personale di cui al comma precedente ed i relativi recapiti di telefonia fissa e/o mobile.

Art. 23 Movimenti

1. L'Agente Marittimo Raccomandataro o il Comandante della nave dovranno chiedere ed ottenere l'autorizzazione per poter eseguire qualsiasi movimento di navi.
2. A tale scopo, l'Agente Marittimo Raccomandataro o il Comandante della nave dovranno chiedere per iscritto (o a mezzo fax), alla Capitaneria di Porto l'autorizzazione al movimento entro le 12.00 (salvo casi di forza maggiore) del giorno feriale precedente (all. 13).
3. L'esecuzione del movimento sarà subordinata ad una conferma che dovrà pervenire alla Capitaneria.
4. Al verificarsi di altre richieste per lo stesso accosto, la precedenza verrà data alla nave che farà il movimento nell'ambito dei due bacini portuali di Imperia.
5. In caso di richiesta di movimenti per lo stesso accosto da parte di due o più navi, verrà data la precedenza a quella che è giunta per prima in rada (sempre che la nave sia in grado di effettuare le operazioni commerciali).

6. Spese dei movimenti

Le navi che dovranno eseguire i movimenti per consentire l'accosto ad altre si muoveranno, in linea generale, a spese di quest'ultime.

7. Movimento per occupare il posto di navi inoperose nelle ore straordinarie dei giorni feriali, nel primo turno del sabato e nei giorni festivi

- .1 Le navi in attesa d'accosto o già all'accosto ad un'altra banchina dei due bacini che intendano compiere operazioni commerciali in ore straordinarie feriali, nel primo turno del sabato, oppure nei giorni festivi, possono chiedere di sostituirsi nell'accosto ad una nave che rinuncia a lavorare in detti periodi.
- .2 In tali circostanze, dovrà essere presentata istanza scritta dall'Agente Marittimo Raccomandataro o dal Comandante della nave entro le ore 12.00 del giorno precedente.
- .3 La nave che ha ottenuto l'accosto in tali circostanze è tenuta a:
 - lasciare l'ormeggio entro 2 ore dal termine delle operazioni d'imbarco e/o sbarco ed in ogni caso 2 ore prima dell'inizio del turno o orario normale di lavoro della nave che riprenderà il diritto di precedenza all'accosto;
 - farsi carico delle spese proprie e di quelle che la nave inoperosa dovrà affrontare (disormeggio e ormeggio) ad eccezione della nave che dovrà lasciare l'ormeggio perché inoperosa il primo turno del sabato, la quale dovrà affrontare le proprie spese per lasciare e riprendere l'ormeggio;
 - farsi carico di eventuali danni derivanti alla nave con diritto di accosto qualora questa non sia in condizioni operative all'inizio del turno previsto;
 - ai fini del presente articolo il 2° turno del sabato è considerato festivo.

8. Movimento per mancato inizio o interruzione delle operazioni commerciali

- .1 La nave ormeggiata che per qualsiasi ragione, eccetto casi di forza maggiore, non inizi o, se ha iniziato, interrompa senza riprendere le operazioni commerciali 6 ore successive all'ormeggio o all'interruzione, sarà allontanata, in presenza di altre richieste di ormeggio, d'autorità a proprie spese ed al suo posto subentrerà la prima nave in attesa di piazza;
- .2 la nave così allontanata rientrerà in turno dopo l'ultima presente in rada in attesa d'accosto, al momento dell'avvenuta interruzione o del mancato inizio lavoro, secondo l'ordine di cui all' art. 7;
- .3 allo stesso trattamento sarà soggetta la nave che, prima in attesa, rifiuti l'accosto assegnato;
- .4 qualora, invece, sussista una causa di forza maggiore, da documentare a cura degli interessati, esaminati i motivi che rendono inoperosa la nave e l'attendibilità delle previsioni circa la esazione dell'impedimento, la Capitaneria di Porto stabilirà se la nave potrà mantenere l'ormeggio oppure lasciarlo.

9. Mantenimento dell'accosto o movimento nell'ambito di uno stesso porto a fine scarica

- .1 La nave che, ultimata la scarica, rimanga in porto per caricare non perderà diritto all'ormeggio assegnato, sempre che sia pronta ad operare entro 3 ore successive al termine delle relative operazioni commerciali;
- .2 nel caso che per le operazioni di carico sia necessario il trasferimento in altra banchina del Porto di Imperia, si osserverà l'ordine di precedenza di cui all' art. 7;
- .3 nel caso, invece, non sia pronta ad iniziare le operazioni di carico entro 3 ore successive al termine della scarica, dovrà lasciare l'ormeggio, se richiesto, e sarà messa in turno, secondo l'ordine di cui all'art. 7, per l'accosto tra quelle presenti in rada dal momento in cui l'agente raccomandatario marittimo il comandante saranno in grado di dimostrare che la nave è pronta a ricevere il carico.

10. Movimento ad un accosto sfornito di mezzi meccanici

Una nave che prima in turno abbia accettato un accosto privo di mezzi meccanici o fornito di mezzi meccanici non adeguati alle operazioni da compiere per operare con bigli di bordo, conserva il diritto di occupare il primo accosto libero fornito di adeguati mezzi meccanici.

Art. 24 Partenza delle navi - preparativi - precedenza

1. Preparativi per la partenza

La nave che ha ultimato le operazioni commerciali dovrà senza indugio provvedere al rizzaggio delle merci ed a quanto altro necessario per affrontare la navigazione in sicurezza, munirsi dei documenti doganali, adempire a tutte le misure amministrative previste dalle vigenti disposizioni di legge.

2. Disposizioni per la partenza

1. Le navi che abbiano concluso le operazioni commerciali dovranno lasciare l'ormeggio entro tre ore dal termine delle stesse;
2. il comandante della nave che prevede di non poter terminare il rizzaggio, la zavorra o qualsiasi altra operazione nei limiti di tempo sopra indicati, dovrà informare al termine delle operazioni di sbarco e/o imbarco della merce, la Capitaneria di Porto e chiedere l'autorizzazione a poter rimanere all'accosto oltre i limiti consentiti specificandone i termini;

3. in caso di avarie tali da impedire alla nave il movimento nei termini sopra stabiliti, potrà essere richiesto l'intervento di un ente tecnico per gli accertamenti del caso; la partenza, in tali circostanze, sarà subordinata all'esito dell'ispezione;
4. qualora non vi siano navi in attesa di ormeggio operativo, a richiesta motivata del comando di bordo, potrà essere consentita la permanenza in banchina oltre le tre ore dal termine delle operazioni commerciali.
5. e' obbligo del comando di bordo impedire ai componenti l'equipaggio di allontanarsi da bordo prima della partenza, causandone possibili ritardi.

Art. 25 Obblighi del Comandante della nave in entrata ed uscita dal porto

1. I Comandanti delle unità in entrata nel porto devono osservare le seguenti prescrizioni:
 - quindici minuti prima dell'arrivo in porto devono contattare, tramite VHF (Ch 16/12), la sala operativa della Capitaneria di Porto di Imperia comunicando:
 - nome della nave;
 - numero di passeggeri a bordo;
 - numero degli eventuali veicoli, nonché la quantità e la natura delle merci presenti a bordo;
 - dare la precedenza alle navi in uscita e comunque evitare la manovra contemporanea con altre unità;
 - ormeggiare al posto loro assegnato e comunque in modo da non ostacolare o rendere difficoltosa la manovra di altre unità;
 - tenere il portellone di carico ben chiuso fino al termine della manovra;
 - accertarsi che le operazioni di sbarco presso lo scalo marittimo di Imperia avvengano in maniera ordinata e senza pregiudizio per la pubblica incolumità;
 - iniziare le operazioni di sbarco degli eventuali veicoli presenti a bordo solo al termine dello sbarco dei passeggeri, avendo cura di verificare che i motori dei mezzi trasportati vengano accesi non prima dell'effettivo momento di sbarco.
2. I Comandanti delle unità in uscita dal porto devono osservare le seguenti prescrizioni:
 - cinque minuti dopo la partenza dal porto devono contattare, tramite VHF (Ch 16/12) la sala operativa della Capitaneria di Porto di Imperia comunicando:
 - Nome della nave;
 - Numero di passeggeri a bordo;
 - Numero degli eventuali veicoli, nonché la quantità e la natura delle merci presenti a bordo;
 - chiudere il portellone di carico prima dell'inizio della manovra di disormeggio;
 - accertarsi che le operazioni di imbarco presso lo scalo marittimo di Imperia avvenga in maniera ordinata e senza pregiudizio per la pubblica e privata incolumità;
 - iniziare le operazioni di imbarco degli eventuali veicoli prima dell'imbarco dei passeggeri, avendo cura di verificare che i motori dei mezzi imbarcati vengano spenti immediatamente allorquando i suddetti mezzi siano a bordo.
 - parimenti, le medesime unità non possono fare ingresso nel bacino portuale prima che la nave immediatamente precedente non abbia ultimato la manovra di ormeggio.

Art. 26 Navi in disarmo

1. Presso le banchine commerciali del Porto di Imperia è, di massima, vietata la sosta di navi in disarmo.
2. Il disarmo potrà essere consentito solo in casi eccezionali ed in presenza di particolari circostanze da esaminare di volta in volta su specifica, documentata istanza ed alle condizioni che verranno imposte dall'Autorità Marittima.

Art. 27 Lavori a bordo di navi in sosta nel porto

1. Non sono consentiti lavori di manutenzione a bordo delle navi ormeggiate a banchine operative, salvo quei piccoli interventi che non limitino, neppure temporaneamente, l'efficienza dei servizi di sicurezza della nave e che non siano incompatibili con la sicurezza delle operazioni commerciali in atto, e con le merci esistenti a bordo o eventualmente depositate in banchina o su carri che dovessero sostare vicini ai punti di ormeggio per ragioni commerciali.
2. Sono, altresì, vietati quei lavori di manutenzione agli apparati motore delle navi che riducano la prontezza operativa a muovere, anche per brevissimi periodi di tempo.

Art. 28 Norme per la prevenzione degli incendi

1. Nessun lavoro di riparazione, costruzione o demolizione da eseguirsi nell'ambito portuale di Imperia o su naviglio in genere ormeggiato nel predetto porto e che comporti l'uso di fonti termiche, potrà essere effettuato senza la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto di Imperia, che imporrà le relative prescrizioni di sicurezza da osservare, secondo le norme contenute nel Titolo V del presente Regolamento.
2. I Comandanti delle navi presenti nel porto e nella rada di Imperia hanno l'obbligo di mantenere in efficienza ed in stato di pronto intervento gli impianti ed i servizi di bordo per la rivelazione e l'estinzione degli incendi, assicurando un servizio permanente di vigilanza con personale di bordo; in presenza di un principio di incendio a bordo, il Comandante dell'unità dovrà avvisare immediatamente la Capitaneria di Porto.
3. Entro l'ambito portuale, sulle banchine, sui moli, sui piazzali ed a bordo delle unità in genere che ormeggiano nel Porto di Imperia è vietato fumare, accendere fiammiferi o attivare qualsiasi altra fonte di ignizione, ove ciò comporti pericolo di incendio o vi siano nelle vicinanze merci o sostanze in genere che possano alimentare la combustione.

Art. 29 Obbligo per gli uffici vendita di registrazione delle persone a bordo

1. Gli uffici vendita dei biglietti di viaggio sono tenuti ad implementare un sistema di registrazione delle informazioni relative ai passeggeri approvato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, secondo le modalità indicate nel Decreto Ministeriale datato 13.10.1999 e nelle circolari Serie Generale n°12 e 24 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.
2. Ai fini di cui al precedente comma, le Società effettuanti i collegamenti di linea dovranno nominare un *“Responsabile”* per la registrazione, la conservazione e la trasmissione delle informazioni.
3. Il *“Responsabile”* per la registrazione, la conservazione e la trasmissione delle informazioni sarà il soggetto cui la Capitaneria di Porto di Imperia farà riferimento per l'acquisizione dei dati e il cui nominativo deve essere comunicato alla stessa con il relativo indirizzo e recapito telefonico fisso e/o mobile.

Art. 30 Sistema per la registrazione

1. Il sistema di registrazione, previsto per le unità che effettuano viaggi di distanza superiore a 20 mg. dalla costa, finalizzato alla conoscenza del numero di persone imbarcate, dovrà, in ogni caso, raccogliere le seguenti informazioni relative ai passeggeri:
 - cognome e nome;
 - sesso;
 - categoria di età, indicando come neonato i soggetti fino ad anni 3 (tre), bambini quelli fino ad anni 12 (dodici) ed adulti quelli oltre i 12 (dodici) anni. In alternativa potranno essere indicati l'età o la data di nascita;

- eventuali cure speciali o assistenza di cui abbiano necessità i passeggeri in situazioni di emergenza.
2. Nel corso dell'acquisizione dei dati di cui al precedente comma, gli uffici vendita dei biglietti di viaggio di passaggio dovranno far conoscere ai passeggeri i motivi della necessità di registrazione dei loro dati personali e della facoltà di dichiarare eventuali cure speciali o assistenza di cui abbiano necessità in situazioni di emergenza; tali informazioni dovranno essere riportate chiaramente sul biglietto di passaggio, ovvero essere portate a conoscenza dei passeggeri con altro idoneo sistema.
3. I dati così raccolti dovranno:
- essere comunicati al Comandante della nave il numero di passeggeri imbarcati;
 - essere custoditi fino al momento in cui la conservazione non sia più necessaria (sbarco dei passeggeri al compimento del viaggio, ovvero autorizzazione dell'Autorità competente in caso di inchieste amministrative o procedimenti giudiziari a seguito di sinistro).

CAPO IV
DELLA DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE DEGLI ORMEGGI E SOSTA
DELLE UNITA' DA PESCA
(abrogato e sostituito dall'ordinanza 78/2007 del 21.11.2007)

Art. 31 Obblighi durante la navigazione in porto

Durante la navigazione nell'ambito portuale le unità da pesca dovranno:

- imboccare l'ingresso del porto adottando tutti gli accorgimenti tecnico – nautici, per quanto applicabili, previsti per le navi;
- procedere ad una velocità tale da non creare difficoltà alle altre unità ormeggiate e, comunque, a velocità non superiore a tre nodi. Quando nelle immediate vicinanze di altre navi o delle banchine ridurre la velocità tenendo i propulsori al più basso regime compatibile con il buon governo e, comunque, tale da evitare la formazione di un moto ondoso che possa pregiudicare la sicurezza portuale nella sua più ampia accezione e creare danno alle altre navi e/o imbarcazioni presenti, ovvero costituire pericolo per le stesse;
- fare ascolto radio continuo sul canale 16/12 VHF in modo da poter contattare e/o essere contattati dalla sala operativa della Capitaneria di Porto di Imperia, nonché, dalle navi in movimento all'interno del porto;
- segnalare la propria presenza in caso di nebbia, secondo le norme Colreg '72.

Art. 32 Obblighi durante la sosta in porto

(modificato dall'ordinanza n. 17/2006 del 08.03.2006)

Durante la sosta nell'ambito portuale, le unità da pesca dovranno:

- ormeggiare in modo da non intralciare il transito, la manovra e lo sbarco del pescato da parte delle altre unità da pesca;
- effettuare l'ormeggio con cavi idonei (elastici ed in numero sufficiente), nonché con un congruo numero di parabordi allo scopo di evitare incidenti;
- eseguire prontamente eventuali movimenti lungo banchina necessari per permettere l'ormeggio di altre navi e/o motopesca, dietro disposizione verbale impartita dal Nostromo del porto, ovvero da altro personale della Capitaneria di Porto di Imperia;
- assicurare la pronta reperibilità del Comandante e della componente minima d'equipaggio in grado di garantire l'esecuzione di manovre in sicurezza. A tal proposito, l'armatore è incaricato di comunicare alla Capitaneria di Porto di Imperia i domicili del personale imbarcato, nonché i relativi recapiti di telefonia fissa e/o mobile. L'Autorità Marittima potrà, comunque, richiedere la presenza a bordo dei componenti l'equipaggio, in relazione al tipo di banchina occupata ed alle esigenze operative della stessa;
- ormeggiarsi secondo le modalità disposte dal "Piano degli ormeggi delle unità da pesca" adottato con apposita Ordinanza dell'Autorità Marittima. L'ormeggio delle unità da pesca presso le banchine commerciali è consentito solo previa autorizzazione della Capitaneria di Porto, ai sensi degli art. 3.1 e 3.2 del presente Regolamento;
- se assegnatarie di ormeggio presso il Molo Artiglio II o sulla Calata G.B. Cuneo (dalla bitta tre alla bitta dieci), come da "Piano degli ormeggi delle unità da pesca", per motivi di sicurezza, ormeggiarsi esclusivamente in andana o di punta, utilizzando esclusivamente i corpi morti e le catenarie appositamente posizionate sui fondali parallelamente al ciglio banchina.

E' consentito, per motivate necessità e/o giustificati motivi, l'ormeggio affiancato anche su più file (c.d. ormeggio a pacchetto) delle unità di cui al presente capo, solo dietro specifica autorizzazione della Capitaneria di Porto;

Art. 33 Unità da pesca in disarmo

1. Il disarmo delle unità da pesca potrà essere autorizzato solo dietro apposita istanza, indicante il punto d'ormeggio, il periodo previsto di disarmo, le generalità, il recapito e numero di telefono del personale responsabile dell'unità.
2. L'unità in disarmo non potrà in ogni caso essere lasciata incustodita.

Art. 34 Lavori a bordo delle unità da pesca

1. A bordo delle unità da pesca ormeggiate lungo le banchine operative saranno ammessi solo lavori di ordinaria manutenzione, che comunque non limitino l'efficienza dei servizi di sicurezza dell'unità, che non contrastino con la sicurezza dell'unità stessa, con quella portuale e che non inficino la prontezza operativa dell'unità.
2. Tutti gli altri lavori potranno essere eseguiti a seguito di autorizzazione rilasciata dall'Autorità Marittima, previa presentazione di documentata istanza secondo le norme contenute nel presente Libro.

Art. 35 Norme di rinvio

Alle unità da pesca di cui al presente Capo si applicano, per quanto ragionevole e praticabile, le norme previste negli altri Capi del presente Regolamento, nonché la normativa vigente in materia a carattere generale.

CAPO V

DELLA DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE DEGLI ORMEGGI E SOSTA DELLE UNITÀ DA DIPORTO

Art. 36 Obblighi durante la navigazione in porto

Le unità da diporto possono navigare nei canali di accesso al porto e negli specchi acquei portuali per raggiungere o lasciare gli ormeggi loro destinati e per recarsi ai distributori fissi di carburante.

Durante la navigazione nell'ambito portuale le unità da diporto devono:

- impegnare gli ingressi portuali adottando tutti gli accorgimenti tecnico – nautici, per quanto applicabili, previsti per le navi;
- mantenere la propria dritta;
- procedere a velocità tale da non creare difficoltà alle altre unità ormeggiate, e comunque, a velocità non superiore ai tre nodi;
- mantenere la rotta evitando evoluzioni inutili e senza intralciare il movimento delle navi in entrata o uscita dal porto;
- prestare ascolto radio continuo sul canale VHF 16/12 per essere contattati o contattare l'Autorità Marittima e/o unità in movimento qualora dotati di apparato radio;
- segnalare con i segnali acustici regolamentari la propria presenza in caso di nebbia previsti dalla Colreg '72.

Art. 37 Disciplina per la sicurezza degli approdi turistici del Porto di Imperia

(modificato dall'ordinanza n. 17/2006 del 08.03.2006)

Con Ordinanza dell'Autorità Marittima è approvata la disciplina per la sicurezza degli approdi turistici del porto di Imperia. Le unità da diporto devono rispettare il vigente "Piano degli ormeggi" adottato con regolamento interno dalla società concessionaria dell'approdo turistico. L'ormeggio di unità da diporto presso le banchine commerciali è consentito solo previa autorizzazione della Capitaneria di Porto, ai sensi degli art.3.1 e 3.2 del presente Regolamento.

Art. 38 Obblighi durante la sosta in porto delle unità da diporto

Durante la sosta nell'ambito portuale le unità da diporto devono:

- ormeggiare in modo da non intralciare il transito e/o la manovra di altre unità;
- effettuare l'ormeggio con cavi idonei (elastici ed in numero sufficiente), nonché con un congruo numero di parabordi allo scopo di evitare incidenti.

Art. 39 Divieti

Alle unità da diporto di cui al presente capo è fatto divieto di:

- sostare, ancorare e compiere evoluzioni nel canale di accesso e nel porto;
- navigare a vela all'interno delle acque interne in senso stretto (art. 1.2 e 2);
- navigare con tavole a vela, scooter acquatici e mezzi simili, nonché alle unità a remi all'interno del passo marittimo di accesso, e nell'ambito portuale;
- sostare, anche se ancorate, fuori dai posti di ormeggio;
- sostare ed ancorarsi nel raggio di 500 metri dall'imboccatura del Porto di Imperia;
- compiere operazioni di alaggio e varo a mezzo gru senza la preventiva autorizzazione dell'autorità marittima, secondo le modalità di cui al Titolo III del presente regolamento;
- praticare la pesca sportiva nelle acque interne in senso stretto e lato (art. 1.2 e 1.3);
- usare detersivi e/o sostanze non biodegradabili per il lavaggio dell'imbarcazione;

- entrare e uscire dalle acque interne solo dopo essersi accertati che non vi siano navi in manovra.

Art. 40 Norme di rinvio

(modificato dall'ordinanza n. 17/2006 del 08.03.2006)

Alle unità da diporto di cui al presente Capo, si applicano, per quanto praticabile, le restanti norme previste dal presente Regolamento, la vigente Ordinanza per la sicurezza degli approdi turistici del porto di Imperia, nonché la normativa vigente in materia.

CAPO VI
DELLA DISCIPLINA DEGLI ORMEGGI DI UNITÀ MILITARI DI STATO –
DEROGHE – DISPOSIZIONI FINALI

Art. 41 Ormeggio dei mezzi militari dello stato

Le unità militari dello Stato ormeggiano alla banchina “MEZZI MILITARI” posta nel tratto iniziale del Molo Pastorelli a tal fine riservato.

Art. 42 Deroghe

1. Eventuali deroghe alle disposizioni della presente Titolo potranno essere concesse dalla Capitaneria di Porto di Imperia su specifica, documentata istanza da parte dei soggetti interessati in caso di comprovata necessità.
2. La Capitaneria di Porto di Imperia si riserva la facoltà di derogare alle norme contenute nella presente Titolo per motivi connessi all'ordine pubblico, alla sicurezza portuale e della navigazione, nonché in ragione di valutazioni aventi carattere tecnico – operativo nella organizzazione del traffico portuale, intesa nella sua accezione più ampia.

Art. 43 Disposizioni finali

Per tutto quanto non espressamente disciplinato dalle norme della presente Titolo, si applicano tutte le disposizioni vigenti, internazionali e nazionali, in materia di trasporto e navigazione marittima, per quanto applicabili.

TITOLO III

DELLE OPERAZIONI DI ALAGGIO E VARO DI UNITÀ NAVALI NELL'AMBITO DEL PORTO DI IMPERIA

CAPO I

NORME GENERALI

Art. 44 Generalità

Nell'ambito del Porto di Imperia, negli spazi destinati alla pubblica fruizione sono vietati l'alaggio e/o il varo di unità navali senza la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto.

Art. 45 Campo di applicazione

Nell'ambito del Porto di Imperia le operazioni di alaggio e varo di unità navali in genere possono essere effettuate:

- nelle aree di cantiere navale regolarmente assentite in concessione;
- a mezzo autogrù, esclusivamente sulle banchine portuali e nei tratti come individuati al successivo art. 51;
- nelle aree di cui al successivo articolo 52.

Art. 46 Prescrizioni comuni

1. E' vietato effettuare qualsiasi operazione di alaggio e varo in ore notturne, con condizioni meteorologiche sfavorevoli e con persone a bordo delle unità da alare e/o varare.
2. Le operazioni possono essere effettuate esclusivamente dal personale tecnico dipendente della ditta autorizzata all'esecuzione dei lavori di cui trattasi, preventivamente comunicato a questa Autorità Marittima nelle singole istanze/comunicazioni come disciplinate ai successivi Capi.
3. La ditta autorizzata assume altresì la direzione delle manovre di varo ed alaggio dell'unità, fermo restando l'obbligo di verificare prima dell'esecuzione delle operazioni le condizioni della banchina e la sopportabilità della stessa con il tonnellaggio dell'unità da alare/varare, nei casi previsti nei successivi Capi II e III.

Art. 47 Norme di rinvio

Per tutto quanto non espressamente previsto dal presente regolamento dovrà farsi riferimento alla specifica normativa in materia di sicurezza, salute ed igiene dei lavoratori con particolare riguardo a quanto previsto sulla sicurezza nei cantieri mobili.

CAPO II

NORME PER L'ALAGGIO ED IL VARO DI UNITÀ NAVALI SULLE BANCHINE PORTUALI

SEZIONE I

NORME PER L'ALAGGIO ED IL VARO A MEZZO AUTOGRU'

Art. 48 Modalità di presentazione dell'istanza

1. Gli armatori/proprietari che intendono alare o varare le proprie unità nel Porto di Imperia a mezzo autogrù, devono inoltrare apposita istanza in bollo (vedasi allegato 5) alla Capitaneria di Porto di Imperia.
2. Le suddette istanze, inoltrate con almeno quarantotto ore di anticipo anche a mezzo fax (n° 0183/652224), devono contenere le seguenti informazioni:
 - nome e numero dell'unità;
 - stazza e dislocamento;
 - lunghezza fuori tutto;
 - larghezza massima fuori ossatura;
 - tipo di operazione richiesta;
 - giorno ed ora di effettuazione dell'operazione;
 - banchina presso la quale si intende eseguire l'operazione;
 - nominativo della ditta che eseguirà i lavori;
 - quantità di carburante ed eventuali altri pesi presenti a bordo;
 - portata in sicurezza di sollevamento, espressa in tonnellate, riferita al sistema di sollevamento dell'autogrù.
3. L'istanza deve essere firmata, per accettazione, dalla ditta/società esecutrice dell'operazione.

Art. 49 Requisiti della ditta/società incaricata delle operazioni

Tali operazioni possono essere effettuate esclusivamente dalle ditte che siano in regola con la prevista "*Comunicazione di inizio attività*", ex art. 68 C.N. nell'ambito demaniale marittimo del Compartimento Marittimo di Imperia, da richiedersi alla Capitaneria di Porto di Imperia.

Art. 50 Rilascio autorizzazione

L'Autorità Marittima, valutati i dati forniti, provvederà a rilasciare la richiesta autorizzazione ponendo le eventuali prescrizioni finalizzate al regolare e sicuro svolgimento delle attività portuali.

Art. 51 Zone destinate alle operazioni di alaggio e/o varo

Le operazioni di alaggio e/o varo di imbarcazioni in genere a mezzo autogrù devono essere effettuate esclusivamente in una delle sottoelencate banchine portuali, purchè non interessate dall'ormeggio di unità:

- "Calata Anselmi" di Porto Maurizio;
- "Banchina Aicardi" di Oneglia.

SEZIONE II
NORME PER L'ALAGGIO E VARO NEGLI SCALI DI ALAGGIO

Art. 52 Aree destinate all'alaggio e varo

(modificato dall'ordinanza n. 17/2006 del 08.03.2006)

1. Le aree destinate all'alaggio, al varo ed al deposito di unità di stazza lorda non superiore a 10 ton. del Porto di Imperia sono:

.1 Porto di Porto Maurizio

Lo scalo di alaggio situato in Via Scarincio, viene ripartito, da sud a nord, nelle seguenti tre zone (allegato 18):

a) Zona riservata alle unità ai lavori

Il tratto di banchina sotto il bigo in concessione al cantiere nautico Marina Uno, a ponente delle Banchina "Medaglie d'Oro" e della lunghezza di 14 metri, è riservato – previa apposita comunicazione in carta libera, da far pervenire all'Autorità Marittima con almeno 2 giorni lavorativi di anticipo - all'ormeggio, per non più di 10 giorni, di unità che effettuano lavori allo scafo o messa a punto dei motori, a cura di imprese in possesso della comunicazione di inizio attività all'Autorità marittima ai sensi delle vigenti norme.

b) Zona Sud

Comprende un tratto di metri 13,50 di fronte mare, per una profondità di circa 16 metri, diviso in tre settori:

- il primo, a partire da levante, comprende un'area larga metri 5,5 di fronte mare e profonda circa metri 10, riservato alle unità utilizzate dalle scuole veliche della Lega Navale Italiana, del Circolo Velico Imperiese e dell' Istituto Tecnico Nautico;
- il secondo (corridoio), da lasciare sempre sgombro, comprendente un'area di fronte mare larga metri 2,5 e profonda circa metri 10 destinata all'alaggio ed al varo delle unità;
- il terzo, comprendente un'area larga metri 5,5 di fronte mare e profonda circa metri 17 da esso e riservato prioritariamente, per tutto l'arco dell'anno, alle unità utilizzate dalle scuole veliche delle suddette L.N.I e C.V.I. e dall' Istituto Tecnico Nautico (allegato 18).

c) Zona Nord

Comprende un tratto di metri 14,9 di fronte mare, situato a sud della passeggiata di Via Scarincio, per una profondità gradualmente decrescente di circa metri 15 a sud e metri 10 a nord.

Il primo tratto, adiacente al cantiere nautico Marina Uno, della larghezza di 3 metri, è riservato, prioritariamente, per tutto l'arco dell'anno, per la sosta delle unità dell'Associazione Sportiva "Stella Maris" che effettuano lavori di manutenzione.

Il restante tratto è riservato alle unità da pesca e da diporto che devono effettuare lavori di manutenzione e riparazione per non più di 7 giorni, che ne facciano richiesta in carta semplice alla Capitaneria di Porto.

Nella parte centrale dello scalo deve essere lasciato libero un corridoio largo 2,5 metri per l'alaggio e il varo delle unità suddette (allegato 18).

.2 Porto di Oneglia

Lo scalo di alaggio di Oneglia è situato nell'angolo formato tra la Calata G.B. Cuneo e il Molo Artiglio II. Può essere suddiviso in due aree la prima rettangolare con un fronte mare di circa 10 metri e profonda circa 20, adiacente alla Calata G.B. Cuneo; la seconda di forma trapezoidale con un fronte mare di circa 2 metri, un lato monte di circa 17 metri e una profondità media di circa 17 metri (allegato 16).

a) Zona Rettangolare

E' riservata per una larghezza di 5 metri a partire dal confine con la Calata G.B. Cuneo per la sosta delle unità con t.s.l. inferiori a 5 t. che devono effettuare piccoli lavori di manutenzione e riparazione, per un periodo non superiore a 7 giorni, previa istanza in carta semplice a questa Capitaneria.

La restante parte, per una larghezza di circa 4,5 metri, da lasciare sempre sgombra, è destinata all'alaggio e varo delle unità (allegato 18).

b) Zona Trapezoidale

E' riservata, per una larghezza di metri sette a partire dal confine con il cantiere Terrizzano, alla sosta delle unità con t.s.l. inferiore a 5 t. che devono effettuare piccoli lavori di manutenzione e riparazione, per un periodo non superiore a 7 giorni, previa istanza in carta semplice a questa Capitaneria.

La restante parte, di forma triangolare, per una larghezza sul lato monte di circa 7 metri, da lasciare sempre sgombra, è riservata all'alaggio e varo delle unità (allegato 18).

I mezzi che vengono autorizzati a disporre delle aree suddette (per sosta, riparazione, manutenzione, etc.) sono tenuti a:

- mantenerle in perfetto ordine e pulizia;
- disporre le unità ordinatamente a spina di pesce;
- recingere con catenelle o sagole amovibili le zone di alaggio lungo il lato a monte (lato strada), ove ordinato dalla Capitaneria di Porto;
- lasciare sgombri i previsti corridoi di ampiezza adeguata, per l'alaggio ed il varo delle unità;
- rispettare le norme vigenti in materia ambientale e sicurezza del lavoro.

TITOLO IV SERVIZI PORTUALI

Art. 53 Disciplina servizi portuali

1. Lavoro portuale

Le operazioni di imbarco, sbarco, trasporto, deposito e movimento in genere delle merci e di ogni altro tipo di materiale nel porto sono effettuate dalle imprese portuali autorizzate ai sensi dell'articolo 16 della Legge 84/94 e successive modifiche ed integrazioni

2. Pilotaggio

(modificato dall'ordinanza n. 98/2022 del 21.12.2022)

Il pilotaggio è obbligatorio nello specchio acqueo racchiuso entro un miglio nautico dall'imboccatura del porto di Imperia (intesa come la congiungente il fanale verde di Oneglia ed il fanale rosso di Porto Maurizio) Tale obbligo non si applica a:

- navi militari e da guerra nazionali e straniere;
- unità a vela di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate;
- rimorchiatori e navi addette ai servizi locali, come definite dal D.M. 17.04.2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che abbiano effettuato dichiarazione di porto base nel porto di Imperia. Tali unità sono tuttavia soggette all'obbligo di pilotaggio prima di aver adempiuto alle formalità di arrivo e ad ogni partenza per un porto o una località non ricompresa nell'ambito di competenza del Circondario Marittimo di Imperia. Il comandante dell'unità che si avvalga della presente facoltà, è direttamente responsabile della manovra e delle conseguenze che ne possono derivare.

Resta inteso che, nell'ambito del porto di Imperia, ai fini dell'obbligatorietà del pilotaggio, nel caso di tratti di unrimorchio, il calcolo del tonnellaggio risulta dalla somma del tonnellaggio del rimorchiatore e dell'unità rimorchiata.

3. Ormeaggio e disormeaggio

(abrogato e sostituito dall'Ordinanza 62/2009 del 13.08.2009)

- .1 Il servizio di ormeaggio e disormeaggio nel porto di Imperia è espletato dal Gruppo Ormeggiatori del Porto di Savona e della rada di Vado Ligure, come previsto dal "Regolamento per il servizio di ormeaggio nel Porto e nella rada di Savona e Vado Ligure e nel Porto di Imperia", approvato con Ordinanza del Capo del Circondario marittimo di Savona n. 11 in data 16/03/2009, qui integralmente richiamato..
- .2 In particolare il servizio è obbligatorio per tutte le navi di stazza lorda uguale o superiore a 500 G.T.
- .3 Alle navi adibite ai servizi portuali, comprese le bettoline impiegate per il bunkeraggio, indipendentemente dalla loro stazza, è consentito che le operazioni di ormeaggio e disormeaggio siano svolte dallo stesso personale di bordo, a condizione che le manovre non creino intralci o difficoltà al traffico, non compromettano la sicurezza portuale e l'incolumità delle persone e non comportino rischi per l'ambiente marino e costiero.
- .4 Il Comandante del Porto di Imperia con provvedimento motivato, può prescrivere anche alle navi non obbligate l'impiego degli Ormeggiatori qualora lo ritenga necessario ai fini della sicurezza nella sua accezione più ampia ed a salvaguardia della vita umana, degli arredi portuali, dei diritti dei terzi e dell'ambiente marino e costiero.
- .5 Tutte le unità esenti dall'obbligo del servizio, comprese quelle da diporto, qualora richiedono l'assistenza all'ormeaggio, devono avvalersi del personale appartenente al Gruppo.
- .6 Le tariffe per il servizio di ormeaggio nel Porto di Imperia vengono approvate con Decreto del Capo del Compartimento marittimo.

4. Rimorchio

- .1 Il servizio di rimorchio non è costituito nel Porto di Imperia.
- .2 L'uso del rimorchiatore è facoltativo; ogni qualvolta si renda necessario dovrà essere richiesto in tempo utile società che operano in altri porti.
- .3 L'Autorità Marittima, sentito il parere del Pratico locale, potrà imporre il rimorchio quando valuti, in rapporto alle dimensioni delle navi e alle condizioni metereologiche, che sia necessario per motivi di sicurezza.

5. Servizio idrico

Il servizio idrico alle navi è assicurato dall'A.M.A.T. di Imperia, direttamente o tramite ditta subappaltatrice, impiegando idranti UNI 45 disposti lungo le banchine di Oneglia e Porto Maurizio.

6. Raccolta rifiuti e residui del carico

- .1 Rientrano nell'ambito di applicazione del presente articolo tutti i rifiuti e i residui del carico come definiti dall'articolo 2 del Decreto Lgs. 24 giugno 2003, n. 182.
- .2 Il servizio di raccolta rifiuti e residui del carico di bordo viene assicurato secondo quanto previsto dal vigente "Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti" emanato dalla Capitaneria di Porto. In tale piano sono contenute norme a cui attenersi in materia di conferimento dei rifiuti da parte di navi ed imbarcazioni.
- .3 Il Comandante della nave diretta ad Imperia dovrà adempiere agli obblighi di notifica di cui al Decreto Lgs. 24 giugno 2003, n. 182.
- .4 Le navi provenienti da paesi colpiti da ordinanza sanitaria hanno l'obbligo di smaltire i rifiuti di bordo secondo le direttive di volta in volta impartite dall'Ufficio di Sanità Marittima.

7. Disposizioni comuni ai servizi tecnico-nautici portuali (aggiunto dall'ordinanza n. 17/2006 del 08.03.2006)

Il personale adibito ai servizi tecnico-nautici portuali (piloti, ormeggiatori, barcaioli, sommozzatori e palombari in servizio locale), nonché il personale di imprese autorizzate ad erogare servizi di rimorchio, disinquinamento, antincendio, operazioni e servizi portuali o prestazioni di fornitura di lavoro temporaneo, ha l'obbligo di informare senza indugio l'Autorità Marittima qualora, nell'espletamento delle attività professionali, venga a conoscenza di gravi deficienze o altri problemi che possano pregiudicare la sicurezza della navigazione, nonché la sicurezza delle navi che approdano nel porto di Imperia.

Art. 54 Palombari e sommozzatori in servizio locale (modificato dall'ordinanza n. 49/2019 del 21.05.2019)

Art. 55 Pulizia in banchina

1. Le banchine e le aree portuali impiegate per le operazioni di carico e scarico delle navi devono essere rassettate subito dopo il termine di tali operazioni.
2. L'onere della pulizia delle banchine ed eventualmente degli specchi acquei incombe alle agenzie marittime alle quali si appoggiano le navi che effettuano operazioni commerciali, mentre l'obbligo della pulizia delle aree portuali interessate dalle operazioni di carico sui veicoli compete, terminate le stesse, ai terminalisti.
3. I terminalisti e le agenzie, per la pulizia di cui sopra, potranno avvalersi di proprio personale o subappaltare l'incombenza ad altro soggetto.

TITOLO V
DELLE NORME PER L'ESECUZIONE DEI LAVORI CON E SENZA L'USO
DI FONTI TERMICHE NELLE RADE, NEI PORTI DEL CIRCONDARIO
MARITTIMO DI IMPERIA ED A TERRA NELLE AREE PORTUALI DI
GIURISDIZIONE

CAPO I
DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 56 Campo di applicazione

1. Le norme di cui al presente Titolo si applicano esclusivamente alle navi in sosta nelle rade, nei porti di giurisdizione del Circondario Marittimo di Imperia.
2. Le predette norme non riguardano, invece, gli interventi eseguiti nell'ambito dei cantieri – esistenti in tutto od in parte su suolo demaniale marittimo – appositamente destinati alle costruzioni, riparazioni e/o demolizioni navali che devono essere svolti secondo le norme di sicurezza interne emanate da ciascun Cantiere, in quanto trattasi di attività ricadenti nel ciclo di lavorazione di tali strutture, ai cui titolari e/o loro legittimati preposti, spetta la responsabile organizzazione e la direzione dei lavori nel rispetto delle relative norme per la prevenzione degli infortuni.
3. Le presenti norme si applicano anche alle navi ed ai galleggianti che abbiano trasportato merci pericolose, purché degassificate e bonificate.
4. Per tutto quanto sopra, per l'esecuzione di lavori a bordo delle navi e galleggianti, di unità da pesca e da diporto, stazionanti nei porti del Circondario Marittimo di Imperia ed a terra nell'ambito delle aree portuali di giurisdizione, devono essere osservate le disposizioni contenute nel presente Titolo, nonché nelle leggi e regolamenti vigenti in materia di prevenzione degli incendi e degli infortuni della sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali.

Art. 57 Obblighi dei comandanti delle navi ai fini della prevenzione incendi

Fermi restando gli obblighi imposti dalle norme di sicurezza portuale, nonché delle altre leggi e regolamenti vigenti in materia di prevenzione degli incendi e degli infortuni, è fatto obbligo ai Comandanti delle navi, sia nazionali che estere, presenti nei porti e nelle rade del Circondario Marittimo di Imperia di:

- mantenere in efficienza ed in stato di pronto intervento gli impianti ed i servizi di bordo per la rilevazione e l'estinzione degli incendi, assicurando un servizio permanente di vigilanza a mezzo del personale di bordo;
- avvisare in caso di principio di incendio a bordo o di situazione di emergenza in genere, la Capitaneria di Porto di Imperia nel modo più sollecito (VHF – canale 16 ovvero a mezzo telefono n. 0183/66061);
- astenersi dal compiere a bordo lavori di qualunque genere che pregiudichino la possibilità autonoma di manovra, sia pure per breve tempo, quando ormeggiate, al di fuori di cantieri navali, anche se a banchine decentrate e non operative. Nell'eventualità si rendano necessari e indispensabili alcuni degli anzidetti lavori, i Comandanti dovranno essere preventivamente ed espressamente autorizzati dalla Capitaneria di Porto di Imperia;
- consentire, quando ne siano richiesti dall'Autorità Marittima, che sulle navi abbiano luogo esercitazioni antincendio con il concorso dei Vigili del Fuoco e delle squadre ausiliarie antincendio del porto e degli enti e delle organizzazioni di cui alla Monografia antincendio portuale.

Art. 58 Adempimenti e misure da osservare prima dell'inizio dei lavori

1. Prima di iniziare i lavori programmati, il Comandante della nave e/o il Direttore tecnico dei lavori, nell'ambito delle rispettive competenze e con la scrupolosa osservanza di tutte le disposizioni vigenti in materia di sicurezza e igiene del lavoro, devono predisporre i mezzi ed il personale occorrente per garantire il servizio di rilevazione e lo spegnimento di eventuali incendi, che deve essere mantenuto per tutta la durata dei lavori da eseguire.
2. Il personale deve essere in grado di impiegare efficacemente i mezzi antincendio a disposizione ed in numero sufficiente a sorvegliare e presidiare tutte le fonti termiche presenti.
3. Il personale deve essere istruito con opportune consegne sugli adempimenti da effettuare.

Art. 59 Comunicazione delle lavorazioni agli enti competenti

1. In tempo utile per effettuare gli opportuni controlli, la richiesta di nulla osta per le lavorazioni da eseguirsi in area portuale a bordo di unità navali ormeggiate in area portuale o alla fonda, corredata dalla documentazione di cui alle rispettive ipotesi contemplate nei successivi articoli, deve essere inoltrata anche alla A.S.L. – Dipartimento di prevenzioni unità Operativa di Prevenzione e Sicurezza negli ambienti di lavoro, ISPESL ed al Comando Vigili del Fuoco.
2. Quanto sopra, ferma restando la facoltà della Capitaneria di Porto di Imperia di sentire gli enti di cui sopra, in ordine alla:
 - individuazione, nell'ambito portuale, della banchina idonea per destinazione, posizione e distanza da altri insediamenti portuali, all'effettuazione di tali interventi;
 - formulazione delle prescrizioni in ordine alle modalità di effettuazione dei lavori ed alla massima durata prevista per l'intervento, con l'esclusione, comunque, dei turni notturni.

Art. 60 Disposizioni particolari per l'esecuzione di lavori in presenza di amianto

1. Per l'esecuzione di lavori a bordo di navi che prevedano la manipolazione di amianto o di altri materiali contenenti amianto, devono osservarsi integralmente le norme vigenti in materia e riportate nell'allegato modello (allegati 6 e 7), da allegarsi all'istanza di cui ai successivi articoli.
2. Il precitato "*Piano di lavoro*" deve inoltre essere notificato dalla ditta/officina incaricata dell'esecuzione dei lavori all'Azienda Sanitaria Locale per i successivi controlli di competenza.

Art. 61 Lavori di riparazione di "unità" di carico

1. Qualora si renda necessario procedere, a terra, alla riparazione di "unità di carico" utilizzate per il trasporto di merci pericolose, i lavori devono essere eseguiti in zone ben delimitate, distanti dalle aree operative e di sosta autorizzate, ferma restando l'osservanza della vigente legislazione in materia di prevenzione degli infortuni.
2. Qualora tali lavori prevedano l'uso di fonti di calore o di fiamme o di apparecchiature che possono produrre scintille, gli stessi potranno essere eseguiti previa certificazione di non pericolosità da parte di un chimico del porto, anche di altri approdi qualora non ve ne siano di iscritti nei registri, ex art. 68 C.N. della Capitaneria di Porto di Imperia.
3. Tenuto conto che i contenitori, i contenitori cisterna, i veicoli cisterna, i veicoli stradali utilizzati per il trasporto delle merci pericolose sono sottoposti a certificazione da parte dell'Amministrazione (o di un organizzazione dalla stessa autorizzata), i lavori in questione debbono avvenire nel rispetto della normativa IMDG CODE e convenzione CSC'72, come necessario.

Art. 62 Divieti

1. Nelle stive, sui boccaporti e sulle aree di ponte di una nave ove siano posizionate merci pericolose è vietato effettuare lavori che prevedano l'utilizzo di fonti di calore, di fiamma o di apparecchiature che producano scintille.
2. E' vietato gettare o scaricare nelle acque o sulle banchine dei porti del Circondario Marittimo di Imperia qualsiasi materiale od oggetto incandescente o comunque atto ad accendersi e a provocare situazioni di pericolo.
3. Entro l'ambito portuale, sulle banchine, sui moli, sui piazzali ed a bordo di unità di qualsiasi genere, è vietato fumare, accendere fuochi o attivare qualsiasi altra forma di ignizione, ove ciò comporti pericolo di incendio o vi siano nelle vicinanze merci che possano alimentare la combustione o provocare scoppi.
4. E' altresì vietato ingombrare con qualsiasi mezzo o materiale le vie di accesso per i mezzi antincendio nelle zone circostanti le bocche di presa d'acqua e i cassonetti contenenti il materiale antincendio dislocate lungo le banchine portuali.

CAPO II

ESECUZIONE DI LAVORI A BORDO DI NAVI SENZA L'USO DI FONTI TERMICHE

Art. 63 Obbligatorietà del nulla osta da richiedersi alla Capitaneria di Porto

Nell'ambito delle zone come individuate al precedente articolo, nessun lavoro di demolizione e/o riparazione e/o modifica può essere iniziato a bordo di navi, galleggianti e di unità in genere che stazionino al di fuori di cantieri navali senza il preventivo nulla osta dell'Autorità Marittima.

Art. 64 Modalità di presentazione dell'istanza

1. Per l'esercizio dei lavori di cui al presente articolo, gli interessati dovranno presentare apposita istanza, in doppio esemplare e in carta legale, nella quale devono essere indicati:
 - nominativo della nave;
 - l'elenco di tutti i lavori per i quali si richiede il nulla osta all'esecuzione, il luogo ed i locali nei quali si effettueranno;
 - le relative procedure di esecuzione e le precauzioni da adottarsi;
 - il progetto dell'intervento qualora i lavori previsti comportino modifiche al progetto originale dello scafo e del suo allestimento. In tal caso i relativi elaborati dovranno essere vistati da un Ente tecnico;
 - il nominativo del Direttore tecnico responsabile dei lavori, che deve essere necessariamente un ingegnere navale, qualora gli interventi riguardino lavori di trasformazione, modificazione di strutture della nave;
 - l'impresa che deve eseguire i lavori;
 - ogni altro elemento ritenuto utile ai fini dell'esatta valutazione del grado di pericolosità dei lavori da eseguire.
2. Alla richiesta, devono essere allegati, come necessario:
 - la dichiarazione del Comandante della nave che attesti che il volume dello scafo interessato ai lavori non presenta pericoli in relazione all'esecuzione dei lavori programmati e che sono state effettuate le operazioni di bonifica necessarie all'esecuzione dei medesimi;
 - Il "Piano di lavoro e prevenzione" conforme al modello (allegato 6), sottoscritto dal titolare dell'impresa;
 - l'asseverazione del Direttore tecnico che, preso atto dell'istanza di cui al comma precedente, si impegna a garantire il rispetto delle norme antinfortunistiche e di buona tecnica nonché delle prescrizioni eventualmente impartite dall'Autorità Marittima;
 - eventuale certificato rilasciato dal Consulente Chimico del porto, di cui al successivo art. 69;
 - il "Piano di lavoro per la rimozione di amianto o di materiali contenenti amianto" di cui al precedente successivo art. 60.
3. L'Autorità Marittima, in ogni caso, si riserva la facoltà di acquisire il parere della ASL, dei Vigili del fuoco, del R.I.Na o di altro Ente/organo ritenuto necessario.
4. La documentazione di cui ai precedenti punti sarà tenuta in evidenza dalla Capitaneria di Porto e rimarrà a disposizione delle Autorità competenti preposte alle verifiche ispettive e di controllo.

Art. 65 Adempimenti per i lavori senza uso di fonti termiche

1. Il “*Piano di lavoro e prevenzione*” di cui al precedente articolo rimane depositato presso la Capitaneria di Porto di Imperia, a disposizione degli organi di controllo.
2. Per quanto concerne la sicurezza in genere, il “*Direttore dei lavori*” deve essere espressamente indicato nell’istanza intesa ad ottenere l’autorizzazione all’esecuzione dei lavori che devono essere sottoscritte dai titolari delle ditte o dai relativi Amministratori a ciò espressamente legittimati.
3. Quando a bordo di una nave operino più ditte, la Società armatrice o proprietaria della nave deve anche espressamente nominare un “*Coordinatore dei lavori*”, cui compete la responsabilità di coordinare i lavori che si eseguono a bordo, in conformità ai “*Piani di lavoro*”.
4. Se la nave è in cantiere o in bacino di carenaggio, di ciò sono responsabili i relativi direttori di cantiere.
5. Le complete generalità del “*Coordinatore*” debbono essere riportate su tutte le richieste di autorizzazione per effettuare i lavori.
6. I lavori dovranno essere svolti nel rispetto delle vigenti norme di igiene e sicurezza del lavoro e sotto la responsabilità, nelle rispettive competenze, del Comandante dell’unità e del Direttore dei lavori ovvero del “*Coordinatore*”.
7. Il personale impiegato per i lavori, oltre ad essere edotto a cura del Direttore dei lavori delle pertinenti norme di igiene e sicurezza del lavoro, deve essere in regola con le norme di natura contrattuale ed assicurativa che disciplinano l’assunzione della manodopera ed in possesso di permesso di accesso al porto ed a bordo.
8. Una copia dell’autorizzazione deve essere sempre tenuta a bordo in modo che gli organi di controllo possano prenderne visione in ogni momento, onde accertare il rispetto delle norme di leggi e di regolamenti, nonché delle prescrizioni da osservare durante l’esecuzione dei lavori stessi.

Art. 66 Rilascio del nulla osta per lavori senza uso di fonti termiche

1. La Capitaneria di Porto di Imperia, accertata la validità della domanda ed esperiti gli accertamenti eventualmente necessari, anche in relazione al possesso da parte della ditta richiedente a svolgere attività di lavori in porto, apporrà sul documento autorizzativi la seguente declaratoria:

“NULLA OSTA, per quanto di competenza, all’accesso a bordo del personale indicato per l’esecuzione dei lavori citati nella presente istanza, con l’osservanza delle disposizioni indicate nel Capo II Titolo V del vigente Regolamento portuale”.

Art. 67 Sostituzione del comandante del comandante o dell’ufficiale di ispezione

Qualora durante l’esecuzione dei lavori si verifichi la sostituzione del Comandante, la copia del “*Nulla – osta*” all’esecuzione dei lavori in possesso della nave deve essere controfirmata, pena la decadenza di validità del *documento*, per accettazione degli impegni sottoscritti relativamente all’osservanza delle norme del presente Titolo, dal nuovo Comandante o dall’Ufficiale responsabile, designato dal proprietario/armatore. Il nuovo Comandante o l’Ufficiale responsabile dovrà notificare immediatamente il proprio nominativo alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto.

CAPO III

PRESCRIZIONI AGGIUNTIVE PER L'ESECUZIONE DI LAVORI A BORDO DI NAVI CON L'USO DI FONTI TERMICHE

Art. 68 Generalità e campo di applicazione

In aggiunta a quanto previsto nei precedenti articoli in materia di lavoro a bordo, l'uso delle miscele ossiacetileniche, della fiamma ossidrica, della saldatura elettrica o comunque di fonti termiche a bordo delle navi e dei galleggianti ormeggiati nel Porto di Imperia è subordinato all'ulteriore preventivo nulla-osta della Capitaneria di Porto di Imperia secondo la procedura stabilita dalle norme contenute dai seguenti articoli, che hanno lo scopo di integrare e facilitare l'applicazione delle disposizioni contenute nel **Decreto Lgs. 27 luglio 1999 n. 272/99, "Adeguamento della normativa sulla 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"**.

norme applicabili

L'esecuzione di lavori che comportino l'uso di fiamma deve avvenire nel rispetto delle procedure e secondo le modalità del citato Decreto Lgs. n. 272/99 e per quanto applicabile, in concreta osservanza della normativa antinfortunistica di igiene del lavoro e di prevenzione incendi vigente in materia. Quanto sopra non esime il datore di lavoro dall'adottare le misure necessarie al fine di tutelare l'integrità fisica dei lavoratori, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica. (Art.2087 codice civile)

Art. 69 Definizione dei lavori che comportano l'uso di fonti termiche a bordo delle navi

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

.1 TIPO A: lavori in ambienti esterni (A1) e interni (A2) interessanti:

- A1: le sovrastrutture di coperta quali scalette per l'accesso ai ponti, salpa-ancore, alberatura, strutture di supporto alle lance di salvataggio, passacavi, sostituzione degli zinchi allo scafo;
- A2: le sistemazioni interne di locali alloggi e di vita nei quali non siano presenti sostanze potenzialmente pericolose: cabine, mense, sale da pranzo, da ristoro, "car decks" ed altre strutture sporgenti di garage e di stive aperte, vuote e pulite.

.2 TIPO B: lavori in ambienti interni interessanti:

- B1: locali apparato motore, timoneria, caldaie e apparati vari, altri locali interni diversi da quelli elencati in A2, C1 e C2;
- B2: locali pompe.

.3 **TIPO C**: lavori in ambienti interni, angusti e/o pericolosi:

- C1: gavoni, doppi fondi, intercapedini, casse di zavorra;
- C2: cisterne del carico, altri locali chiusi, angusti e/o pericolosi ai quali sono applicabili le disposizioni degli artt. 48 e 49 del Decreto Lgs. n. 272/99.

Art. 70 Procedura per il rilascio del nulla osta all'uso di fiamma per i lavori tipo A

Il rilascio del nulla-osta è subordinato all'adempimento della procedura di cui al successivo art. 71 con le seguenti eccezioni:

- non deve essere richiesto il preventivo parere del Comando Provinciale dei Vigili del fuoco;
- non e' richiesta la presentazione dei piani antincendio, della planimetria della nave e della lista equipaggio (punto 2 lettere c, e, f del successivo art. 71).

La procedura di cui al presente paragrafo non è applicabile quando l'uso di fiamma riguardi lavori di tipo A1 e A2 da eseguire su strutture tra quelle descritte e specificate all'art. 69 che siano in contatto con locali o spazi chiusi della nave, o con locali e 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, né quando a bordo delle navi si trovino merci pericolose.

Art. 71 Procedure per il rilascio del "nulla osta" all'uso della fiamma a bordo per l'esecuzione di lavori di tipo B e C

1. Il titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione e trasformazione navale, ovvero il Comandante della nave, ovvero un loro rappresentante all'uopo delegato deve presentare apposita domanda in bollo, in duplice copia, alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, redatta in modo conforme al fac-simile in allegato 8.
2. Ad essa deve essere allegato:
 - a) lettera dell'agenzia raccomandataria della nave, per conto dell'armatore, con la quale vengono affidati i lavori a una impresa di riparazione, trasformazione o manutenzione navale fra quelle autorizzate dalla Capitaneria di Porto ad operare nel Porto di Imperia; ovvero dichiarazione del comandante che i lavori vengono eseguiti dal personale facente parte dell'equipaggio della nave;
 - b) lettera dell'officina con la quale si conferma l'assunzione dei lavori (caso 1a);
 - c) copia dei piani antincendio della nave (che verranno restituiti prima della partenza), corredata dalla dichiarazione del comandante dell'unità circa:
 - la presenza di un servizio di ronda, sia diurno che notturno, pronto ad intervenire in caso di necessità;
 - l'efficienza dei mezzi antincendio presenti a bordo;
 - d) certificato di "non pericolosità" rilasciato dal consulente chimico del porto;
 - e) planimetria della nave o di parte di questa, ove devono essere indicate le posizioni dei previsti lavori, nonché le vie di sfuggita;
 - f) lista equipaggio.
3. La domanda, una volta annotata nell'apposito registro istituito presso la Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, viene contestualmente inviata via fax all'A.S.L. n. 1 di Imperia.
4. Una copia della domanda rimane agli dell'Autorità Marittima, l'altra è consegnata all'interessato che la produrrà al Comando provinciale dei Vigili del Fuoco, al fine di ottenere il parere conforme, con le prescrizioni del caso.

5. La Capitaneria di Porto, dopo aver preso atto dell'esito positivo di tale parere ed aver imposto le proprie prescrizioni sul certificato di "non pericolosità", rilascerà, numerandolo, il nulla-osta all'uso di fiamme invierà copia del medesimo all' A.S.L.

Art. 72 Esecuzione di lavori con uso di fiamma durante diverse soste della nave in porto

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

Art. 73 Proroga

Salvo il caso in cui l'armatore, un suo legale rappresentante o il titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione o trasformazione navale, ovvero il comandante della nave, 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, sul quale vengono indicate le prescrizioni del caso. La proroga è comunicata via fax all'Azienda A.S.L. n.1 di Imperia.

Art. 74 Lavori con l'uso di fiamma a bordo di navi in rada - divieti

Non possono essere autorizzati, di massima, lavori che comportino l'uso di fonti termiche a bordo delle navi che sostano nella rada di Imperia, salvo casi particolari di emergenza che saranno valutati di volta in volta dalla Capitaneria di Porto. In caso positivo si applica la procedura di cui ai precedenti artt. 70 e 71, ferma restando la facoltà per la Capitaneria di dettare ulteriori prescrizioni rispetto a quelle normalmente imposte. Le navi alla fonda in rada che a seguito dell'esecuzione dei lavori autorizzati non possono usare le macchine e/o gli organi di governo, dovranno essere assistite da un rimorchiatore di potenza adeguata per tutto il tempo di indisponibilità dei motori di propulsione principali e/o degli organi di governo.

Art. 75 Presidi antincendio e dispositivi di protezione individuale per le guardie ai fuochi

Durante la sorveglianza ai lavori con uso di fonti termiche svolte secondo le disposizioni previste dal presente Libro al Titolo VI "Disciplina per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel Porto di Imperia", ferme restando le eventuali disposizioni che verranno impartite per ogni singolo lavoro o in occasione di ispezioni, ciascuna guardia ai fuochi deve essere dotata di:

- tuta tipo ignifugo e/o completo tipo "nomeX";
- stivali "da intervento",
- elmetto;
- guanti,
- cinturone (ove richiesto dalla precarietà del luogo di lavoro).

.1 Lavori di tipo “A”:

- almeno un estintore di tipo idoneo, omologato ed efficiente in aggiunta alla dotazione nave;
- quando i lavori devono essere eseguiti all'interno delle stive e dei garage aperti, vuoti e puliti la dotazione delle persone di vigilanza deve essere quella prevista per i lavori di tipo B.

.2 Lavori di tipo “B”:

- autorespiratore a ciclo aperto, efficiente e pronto all'uso, in aggiunta alla dotazione nave (*);
- almeno un estintore di tipo idoneo, omologato ed efficiente in aggiunta alla dotazione nave;
- per più punti di lavoro adiacenti, un estintore carrellato da 50 kg. ove trasportabile o, in alternativa, due estintori (*);
- lampada autoalimentata di tipo stagno;
- manichetta antincendio dell'impianto fisso di bordo in pressione e pronta all'uso;
- quando i lavori di tipo “B” si svolgono contemporaneamente in più punti devono essere impiegate almeno due persone di vigilanza.

.3 Lavori di tipo “C”

- autorespiratore a ciclo aperto, efficiente e pronto all'uso, in aggiunta alla dotazione nave (*);
- almeno due estintori di tipo idoneo, omologati ed efficienti, in aggiunta alla dotazione nave (*);
- lampada autoalimentata di tipo stagno;
- manichetta antincendio dell'impianto fisso di bordo in pressione e pronta all'uso;
- Durante l'esecuzione dei lavori di tipo “C” dovranno essere impiegate almeno due persone di vigilanza in posizione strategica.

(*) NEL CASO IN CUI LA SORVEGLIANZA ANTINCENDIO VENGA SVOLTA DALL'EQUIPAGGIO DELLA NAVE, IL PERSONALE DEVE ESSERE DOTATO DI TUTTE LE ATTREZZATURE E I DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALI DEL PRESENTE ARTICOLO, AD ECCEZIONE DELLE APPARECCHIATURE CONTRASSEGNALE CHE POSSONO ESSERE QUELLE IN DOTAZIONE ALLA NAVE, A CONDIZIONE CHE SIANO EFFICIENTI E PRONTE ALL'USO.

.4 Prima dell'inizio dei lavori il personale di vigilanza dovrà accertarsi:

- della dislocazione dei presidi antincendio di bordo posti nelle vicinanze dell'area interessata con i lavori con fiamma;
- della funzionalità dei suddetti impianti;
- della esistenza e della completa fruibilità di idonee vie di fuga dalla zona interessata ai lavori e fino agli spazi sicuri all'esterno; le aperture di sfuggita devono essere, di norma, almeno due per ogni locale ove e' prevista la lavorazione;
- che nei luoghi contigui non vengano effettuati lavori pericolosi e/o incompatibili o non autorizzati;
- della presenza di “gas tecnici” in misura strettamente necessaria alle lavorazioni in corso;
- che sia stato installato un idoneo sistema di illuminazione di sicurezza, sia nella zona delle lavorazioni che nelle vie di fuga, eventualmente realizzato a mezzo di lampade autoalimentate;
- che sia assicurato l'ordine e la pulizia nella zona interessata ai lavori.

.5 Durante i lavori il personale di vigilanza dovrà:

- mantenersi ad adeguata distanza dal personale impegnato nei lavori in modo da poter intervenire tempestivamente in caso di incidente. La posizione dovrà comunque essere tale da avvertire il segnale di allarme degli apparecchi di controllo manuale, utilizzati in ambienti a ventilazione impedita ai sensi della legge vigente;
- segnalare alla “persona esperta” responsabile dell’operazione, nominata ai sensi dell’art. 46, 2° comma lettera C del Decreto Lgs. n. 272/99, l’eventuale inadeguatezza dei dispositivi di protezione individuale degli operai impegnati nei lavori;
- accertarsi che le vie di fuga restino sempre libere da ostacoli;
- accertarsi che sia assicurata una idonea e adeguata ventilazione dei locali, in aggiunta alle aspirazioni localizzate;
- in caso di palesi inadempienze, darne tempestiva comunicazione alla “persona esperta” di cui sopra, bloccare i lavori ed informare la Capitaneria di Porto.

CAPO IV

CONSULENTI CHIMICI DI PORTO

Art. 76 Disciplina dell'attività

1. Per quanto concerne la disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto, si applicano integralmente le disposizioni emanate dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione con Circolare prot. N. DEM 3/SP 1160 in data 10 dicembre 1999. Tale circolare prevede tra l'altro che nei porti dove non sia disponibile un consulente chimico, l'Autorità competente può autorizzare, a richiesta degli interessati, l'intervento di un consulente chimico di un altro porto.
2. Un estratto delle predette disposizioni è riportato nell'allegato n. 10.
3. Le norme tecniche procedurali per ottenere la certificazione di intervento del chimico del porto sono contenute nelle linee guida emanate dall'Associazione nazionale chimici del porto.

CAPO V
NORME DI MASSIMA DA OSSERVARE AI FINI DELLA PREVENZIONE
INCENDI E DELLA SICUREZZA IN GENERE, PER L'IMMISSIONE E LA
SOSTA DI NAVI E GALLEGGIANTI AI LAVORI NEI CANTIERI NAVALI NEL
PORTO DI IMPERIA

Art. 77 Disposizioni generali e campo di applicazione

1. Fatte salve le disposizioni di cui all'articolo 51 e fermo restando l'obbligo di osservare le vigenti disposizioni in materia di prevenzione antinquinamento, nonché quelle stabilite in materia di sicurezza della navigazione, è vietata l'immissione in cantieri di navi aventi a bordo carichi esplosivi o sostanze/gas comunque pericolose ai fini dello scoppio e/o dell'incendio, ad eccezione delle casse nafta del bunker e delle casse di servizio opportunamente intercettate.
2. Lo stato di non pericolosità dovrà risultare da apposito certificato di gas-free/non pericolosità rilasciato, prima dell'ingresso in cantiere della nave, dal Consulente chimico di porto.
3. E' altresì vietata l'immissione in cantiere di navi aventi a bordo scorie radioattive.
4. Le navi in cantiere hanno l'obbligo di sistemare almeno un secondo scalandrone da servire in caso di emergenza.
5. E' fatto obbligo al Comandante della nave sostante in cantiere di adottare tutte le necessarie precauzioni affinché non abbiano a verificarsi incendi a bordo.
6. E' vietato scaricare nell'ambito dei cantieri, a terra e/o a mare, acque reflue o sostanze infiammabili provenienti da cisterne, doppi fondi e depositi combustibili.
7. I Comandanti di navi che chiedono l'alaggio in cantiere, ovvero la sosta alla banchina del medesimo, devono anche osservare le norme stabilite dalla direzione dei cantieri stessi.

Art. 78 Esecuzione di lavori a bordo di navi ormeggiate nell'ambito dei cantieri navali

1. Per l'esecuzione di lavori a bordo di navi ormeggiate nell'ambito di cantieri navali, devono essere osservati regolamenti interni per la sicurezza emanati dalle direzioni aziendali. Gli stessi devono essere adeguati, per quanto attuabile e ragionevole, alle disposizioni della presente Parte e rispondenti in tutti i casi alle vigenti norme antinfortunistiche e di igiene del lavoro ed alle eventuali ulteriori norme in materia di sicurezza per la prevenzione degli infortuni sul lavoro.
2. Il responsabile del rispetto di tali norme è individuato nel Direttore Tecnico dei lavori all'uopo designato dal cantiere e dal Comandante della nave per le parti di rispettiva competenza.
3. Per i lavori su navi in disarmo ed affidate al cantiere navale, la responsabilità degli interventi è del titolare del cantiere e del Direttore Tecnico, qualora la titolarità e la funzione non si individuino nello stesso soggetto.
4. L'affidamento dovrà formalmente risultare da allegato atto.

Art. 79 Deroghe

1. Eventuali deroghe alle disposizioni del presente Titolo potranno essere concesse dalla Capitaneria di Porto su specifica documentata istanza da parte dei soggetti interessati in caso di comprovata necessità.
2. La Capitaneria di Porto di Imperia si riserva la facoltà di derogare alle norme contenute nel presente Titolo per motivi connessi all'ordine pubblico, alla sicurezza portuale e della navigazione, nonché in ragione di valutazioni aventi carattere tecnico-operativo nell'organizzazione del traffico portuale intesa nella sua accezione più ampia.

Art. 80 Provvedimenti e precauzioni contro gli incendi

1. Norme preventive

- .1 Tutte le navi presenti nei bacini di Porto Maurizio e Oneglia sono tenute a mantenere in efficienza e in stato di rapido funzionamento gli impianti ed i servizi di bordo per la segnalazione ed estinzione degli incendi.
- .2 Sulle stesse navi dovrà essere predisposto un servizio di vigilanza a mezzo del personale di bordo.
- .3 La Capitaneria di Porto potrà disporre, ai fini di cui sopra, accertamenti a bordo di qualsiasi nave presente in porto.
- .4 Le navi che accostino alle calate dove si scaricano merci varie dovranno avere i fumaioli protetti da parascintille.
- .5 Quelle che imbarcano o sbarcano cotone, juta, cellulosa, legnami o altri merci facilmente incendiabili dovranno tenere protetti anche i fumaioli delle cucine e delle stufe.
- .6 E' proibito accendere fuochi in ambito portuale; è inoltre vietato fumare:
 - su tutte le calate ove si imbarcano o sbarcano materie pericolose o facilmente accessibili;
 - entro gli spazi coperti quando si manipolino merci indicate al precedente paragrafo 1.5;
 - su navi ove si imbarcano o sbarcano le suddette materie;
 - nei luoghi ove siano stati posti cartelli indicanti il divieto di fumare.
- .7 In tutto l'ambito portuale è vietato tenere in deposito, senza regolare autorizzazione, materie infiammabili.

2. Servizio antincendio

Per l'attività di estinzione degli incendi nel Porto di Imperia si applicano le norme di coordinamento stabilite dalla monografia sul servizio antincendio del Porto di Imperia.

Art. 81 Uso della fiamma ossidrica ed ossiacetilenica e della saldatura elettrica in porto

1. Norme generali

Ferme restando le norme stabilite dalla vigente normativa in materia di sicurezza del lavoro, l'uso delle miscele ossiacetileniche della fiamma ossidrica e della saldatura elettrica nell'ambito del Porto di Imperia e negli approdi del Circondario in genere, è regolato dalle norme appresso stabilite. Si dovranno inoltre osservare le cautele disposte di volta in volta dall'Autorità Marittima che si riserva la facoltà di avvalersi, a spese del richiedente, dell'opera dei Vigili del Fuoco, dell'ASL e del consulente chimico del porto qualora ritenuto necessario, nonché di richiedere eventuali pareri di competenza.

2. Domanda per i lavori

- .1 Chiunque a terra voglia far uso di miscele ossiacetileniche o di GPL, della fiamma ossidrica o della saldatura elettrica per lavori di qualsiasi genere dovrà essere autorizzato dall'Autorità Marittima.
- .2 Per ottenere l'autorizzazione l'interessato dovrà presentare domanda con l'indicazione dei lavori da eseguire e dell'impresa alla quale ne sarà affidata l'esecuzione; il richiedente deve dichiarare in calce di aver conoscenza delle presenti norme e di impegnarsi ad osservarle e farle osservare.

- .3 L'autorizzazione rilasciata dall'Autorità Marittima dovrà essere controfirmata, per presa conoscenza a tutti gli effetti, da colui che dirige di persona i lavori per conto dell'impresa.
- .4 Nel caso particolare di lavori interessanti depositi di combustibili liquidi, l'autorizzazione non potrà durare più di 48 ore. Il periodo di validità dell'autorizzazione sarà fissato di volta in volta dall'Autorità Marittima in relazione alle risultanze delle analisi effettuate e tenuto conto dei carichi trasportati in precedenza.
- .5 L'autorizzazione riguarda le ore diurne; per le ore notturne dovrà essere richiesto particolare permesso che si potrà concedere in casi di provata urgenza.
- .6 Fermi restando gli obblighi e le responsabilità di cui al successivo punto 4, l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di disporre, di volta in volta, in relazione ai lavori da effettuare e della zona, la vigilanza per la prevenzione degli incendi a mezzo del proprio personale e dei Vigili del Fuoco.

3. Mezzi antincendio

- .1 L'obbligo di predisporre nella zona dei lavori i mezzi antincendio (estintori, sabbia, recipienti con acqua, manichette, etc.) ed il relativo personale addestrato, compete al richiedente l'autorizzazione.
- .2 Qualora i mezzi e il personale suddetti non fossero giudicati sufficienti o idonei, l'autorizzazione potrà essere negata o sospesa.
- .3 All'impresa, e/o a colui che dirige di persona i lavori, ferme restando le responsabilità del richiedente, compete l'obbligo, oltre che dell'osservanza delle presenti norme, di adottare sempre tutte le cautele atte a prevenire ogni eventualità di incendio, di infortunio, di sinistro, etc. e di adoperarsi con prontezza e decisione onde reprimere ogni accenno di pericolo.
- .4 Qualunque persona interessata ai lavori che dovesse constatare trascuratezza o deficienza dovrà farne immediata denuncia, anche telefonica, all'Autorità Marittima.

4. Precauzioni da osservare durante il lavoro

- .1 Durante il lavoro è proibito avvicinarsi ai cannelli, le micce debbono essere collocate in modo da non creare pericolo d'incendio e, a lavoro interrotto od ultimato, debbono essere spente completamente. All'uopo è opportuno che l'operatore abbia a portata di mano un secchi d' acqua nel quale raccogliere chiodi e anche residui di lavorazione roventi.
- .2 In caso di incendio, è necessario allontanare al più presto il carburante, l'ossigeno e il gasogeno.

5. Norme particolari per la saldatura elettrica

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

- e' permesso l'uso di gruppi rotativi alimentata da corrente alternata;
- l'impianto elettrico deve essere in perfette condizioni di isolamento nelle sue varie parti; particolarmente curati devono essere l'isolamento e la protezione dei conduttori che alimentano i gruppi a corrente alternata, ivi compresi i giunti ed i sostegni;
- l'apparecchio deve essere provvisto di interruttore unipolare sul circuito primario di derivazione della corrente elettrica;
- tutti i materiali devono essere omologati a norme CE.

TITOLO VI

DISCIPLINA PER L'ESPLETAMENTO DEL SERVIZIO INTEGRATIVO ANTINCENDIO NEL PORTO DI IMPERIA

Premessa

Lo scopo delle seguenti norme è di disciplinare l'esercizio del servizio integrativo antincendio nel Porto di Imperia, sia a bordo delle navi che a terra. Rimangono ferme le competenze e le responsabilità attribuite dalla vigente normativa al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco in materia di organizzazione del servizio antincendio nei porti e, in particolare, dalla Legge 13.5.1940, n. 690.

Art. 82 Generalità

1. L'espletamento del servizio integrativo antincendio può essere disposto:
 - a bordo delle navi , in porto o in rada;
 - a terra, nell'ambito portuale e nella zona demaniale marittima complementare e limitrofa;
2. Il servizio integrativo antincendio può essere espletato dai seguenti soggetti:
 - .1 società, organizzazioni, associazioni pubbliche o private autorizzate dall'Autorità Marittima ai sensi dell'art. 20 della Legge 27 dicembre 1973, n. 850; le organizzazioni predette, quando debitamente autorizzate, possono pertanto svolgere il servizio integrativo antincendio per conto terzi. Il servizio integrativo antincendio non può essere svolto in **forma individuale** ed è comunque da intendersi non sostitutivo di quello assicurato dal Corpo Nazionale dei VV.F.
 - .2 datori di lavoro (imprese portuali, terminalisti, gestori di aree di sosta o altro) che intendano avvalersi della facoltà di organizzare il servizio integrativo antincendio ai sensi dell'art. 5 del Decreto Lgs. 27.7.99, n. 272. In tale circostanza il servizio integrativo antincendio può essere effettuato esclusivamente per conto proprio salvo quanto previsto al successivo art. 85.4.4, con personale esclusivamente dedicato a questo servizio ed all'espletamento degli obblighi di servizio pubblico ad esso connessi e solamente all'interno di aree, depositi, stabilimenti portuali in concessione o autorizzati.

Art. 83 Personale addetto al servizio integrativo antincendio

1. Tutto il personale addetto al servizio integrativo antincendio, sia esso socio o dipendente delle società autorizzate di cui all'art. 82.2.1 o dei datori di lavoro di cui all'art. 82.2.2, dovrà essere iscritto negli appositi registri tenuti dalla Capitaneria di Porto di Imperia con le qualifiche riportate nei due successivi paragrafi e dovrà possedere i requisiti sotto-riportati. Il numero delle iscrizioni del personale socio o dipendente delle società autorizzate dovrà essere idoneo a soddisfare le esigenze operative di un servizio adeguato ed efficiente.
2. Personale socio/dipendente di società autorizzate ex art. 20 Legge 27.12.73, n. 850
 - .1 Iscrizione e requisiti

Per ottenere l'iscrizione nei registri con la qualifica di guardie ai fuochi di cui al precedente articolo, dovrà essere presentata domanda alla Capitaneria di Porto di Imperia tramite le società/associazioni di appartenenza ed essere in possesso dei seguenti requisiti:

- a) essere cittadino italiano o di un paese membro della Comunità Europea;
- b) aver compiuto 18 anni e non aver superato i 40 alla data di presentazione della domanda;
- c) essere idoneo alla mansione specifica, da documentarsi mediante certificazione di idoneità da parte del medico competente della società di appartenenza;
- d) avere ottemperato all'obbligo scolastico ed essere in possesso del diploma di scuola media inferiore;
- e) aver superato l'esame teorico pratico davanti alla Commissione nominata dal Capo del Compartimento Marittimo di Imperia di cui al successivo punto .4;
- f) aver prestato uno dei servizi appresso indicati:

- nel Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco per almeno dieci mesi anche se in servizio di leva;
- nella Marina Militare per almeno dieci mesi, limitatamente al personale appartenente alle categorie di nocchieri – nocchieri di porto, tecnici di macchina, elettricisti, marinai servizi di macchina, addetto al servizio di prevenzione incendi delle installazioni (a terra e Capitanerie di Porto), appartenente alle squadre S.A.M. o S.A.P. (a bordo delle navi).
- almeno un anno di navigazione a bordo di unità mercantili con le qualifiche di Ufficiale di coperta/macchina, marinaio, nostromo, fuochista, motorista, operaio meccanico, frigorista, elettricista, tankista su navi cisterna/gasiera, vigile del fuoco su navi passeggeri. Il periodo di imbarco richiesto è ridotto a 6 mesi per coloro che hanno effettuato un corso antincendio riconosciuto ai sensi della Convenzioni Internazionali STCW 78/95;

- g) non aver subito condanne per i reati previsti dall art. 238, punto 4 del Regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione, salvo che sia intervenuta la riabilitazione, tenuto altresì conto delle circolari emanate in materia dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

.2 In alternativa ai servizi di cui al precedente paragrafo f), il richiedente dovrà avere svolto un corso di formazione/lavoro teorico/pratico della durata di almeno 3 mesi presso una delle Società autorizzate di cui sopra di cui all'art. 82.2.1.

.3 Le Guardie ai fuochi dipendenti dalle suddette società, una volta iscritte nei registri potranno prestare il proprio servizio a bordo delle navi o a terra. Coloro che hanno prestato uno dei servizi di cui al paragrafo f) del punto 2.1, in luogo della frequenza del corso di formazione, prima di poter effettuare il proprio servizio autonomamente, dovranno essere affiancati per almeno tre mesi ad un'altra Guardia ai fuochi di provata esperienza.

3. Personale dipendente da imprese portuali/ terminalisti/ gestori aree di sosta.

.1 Iscrizione e requisiti

- a) Detto personale potrà prestare servizio all'interno dell'area, terminal, stabilimento, magazzino in concessione o autorizzato al datore di lavoro, o di altro soggetto;
- b) per ottenere l'iscrizione nei registri di cui al presente articolo, detto personale dovrà presentare domanda alla Capitaneria di Porto di Imperia tramite il proprio datore di lavoro e:
 - essere in possesso dei requisiti di cui ai paragrafi a), c), d), e), del punto 2.1;
 - aver compiuto 18 anni e non aver raggiunto l'età massima per il collocamento in pensione prevista dalla normativa vigente al momento dell'iscrizione;
 - avere effettuato un corso specifico di formazione antincendio previsti dall'art. 6 del Decreto Lgs. n. 272/99, oppure aver prestato uno dei servizi di cui al paragrafo f) del precedente punto 2.1

- c) il personale di cui al presente punto viene iscritto in appositi registri con la qualifica di "Guardia ai fuochi per l'esclusivo servizio di vigilanza antincendio all'interno dei terminal" o dell'area di sosta;
- d) le Guardie ai fuochi in servizio presso i terminal aree di sosta sono alle dipendenze del Responsabile del servizio merci pericolose o del Responsabile del servizio prevenzione e protezione e non possono essere adibite ad altre mansioni o lavori, anche se temporanei, nel periodo in cui sono impiegati come Guardia ai fuochi;
- e) le guardie ai fuochi che hanno effettuato il corso di formazione antincendio previsto dall'art. 6 del Decreto Lgs. n. 272/99, oppure che hanno prestato uno dei servizi di cui al precedente art. 83.2.1 lettera f) o che hanno frequentato, in via transitoria, uno dei corsi elencati al successivo art. 87 del presente Regolamento, prima di poter effettuare il proprio servizio autonomamente, dovranno essere affiancati per almeno tre mesi ad un'altra Guardia ai fuochi di provata esperienza. Nella fase di prima applicazione del presente paragrafo, l'affiancamento potrà essere effettuato con personale già socio/dipendente di società autorizzate ex art. 20 Legge 27.12.1973, n. 850.

4. Commissione d'esame

.1 La Commissione incaricata di accertare il possesso dei requisiti di idoneità soggettiva e di capacità tecnica da parte degli aspiranti "guardia ai fuochi" è composta da:

- Capo Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, Presidente;
- un Ufficiale designato dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, membro;
- consulente Chimico di Porto designato dall'Associazione di categoria, membro;
- un Ufficiale inferiore/Sottufficiale di porto, segretario, senza diritto di voto.

.2 La Commissione delibera a maggioranza; nel caso in cui i pareri siano discordanti, prevale l'opinione del Presidente.

5. Programmi d'esame

.1 I programmi di esame professionale sono distinti tra:

- programma d'esame per le guardie ai fuochi dipendenti da società autorizzate ad espletare i servizi integrativi antincendio per "conto terzi";
- programma d'esame per le guardie ai fuochi dipendenti da imprese portuali/terminalisti/gestori delle aree di sosta per l'espletamento dei servizi integrativi antincendio in conto proprio.

.2 Programma d'esame n. 1

a) Un esame teorico che verterà su risposte scritte di un elaborato compilato dalla Commissione d'esame sulle seguenti materie:

- nozioni elementari sulla combustione (calore di innesco, combustibile, comburente, temperatura di infiammabilità e di autoaccensione, autocatalisi, flash over);
- classi di incendio ai sensi della normativa CE;
- modalità di estinzione degli incendi (raffreddamento, allontanamento, soffocamento, anticatalisi)
- sistemi di protezione individuale contro il fuoco: tute, maschere, filtri, respiratori autonomi, ecc.;
- buona conoscenza delle varie classi IMO delle merci pericolose e loro principali caratteristiche;

- disposizioni in caso d'incendio a bordo o nelle adiacenze di una nave, vigenti nel Porto di Imperia, ivi compresi i vari metodi d'intervento a seconda del luogo interessato e del materiale coinvolto nell'incendio;
 - controlli e precauzioni nel caso di lavori a bordo delle navi;
 - controlli e precauzioni durante le operazioni commerciali e di bunkeraggio delle navi con carichi pericolosi;
 - norme di prevenzione antinquinamento delle acque marine da idrocarburi;
- b) l'esame sarà completato da una prova pratica consistente nella descrizione e nell'impiego pratico dei mezzi di estinzione degli incendi ad acqua, schiuma, polvere, CO₂ degli impianti fissi di estinzione sia a bordo delle navi che a terra e delle attrezzature mobili, sia in dotazione alle navi che a terra;
- c) coloro che all'atto della presentazione della domanda risultino già iscritti tra il personale ausiliario discontinuo del Corpo dei Vigili del Fuoco sono esentati dal sostenere la prova d'esame di cui alle precedenti lettere a) dalla 1^a alla 6^a paraffatura.

.3 Programma d'esame n. 2

- a) Un esame teorico che verterà su risposte scritte di un elaborato compilato dalla Commissione d'esame sulle seguenti materie:
- nozioni elementari sulla combustione (calore di innesco, combustibile, comburente, temperatura di infiammabilità e di autoaccensione, autocatalisi, flash over);
 - classi di incendio ai sensi della normativa CE;
 - modalità di estinzione degli incendi (raffreddamento, allontanamento, soffocamento, anticatalisi);
 - sistemi di protezione individuale contro il fuoco: tute, maschere, filtri, respiratori autonomi, ecc.;
 - disposizioni in caso d'incendio a bordo o nelle adiacenze di una nave vigenti nel Porto di Imperia, ivi compresi i vari metodi d'intervento a seconda del luogo interessato e del materiale coinvolto nell'incendio;
 - buona conoscenza delle varie classi IMO delle merci pericolose e loro principali caratteristiche;
 - norme di prevenzione antinquinamento delle acque marine;
- b) l'esame sarà completato da una prova pratica consistente nella descrizione e nell'impiego pratico dei mezzi di estinzione degli incendi ad acqua, schiuma, polvere, CO₂ degli impianti fissi di estinzione sia a bordo delle navi che a terra e delle attrezzature mobili, sia in dotazione alle navi che a terra. Coloro che all'atto della presentazione dell'istanza risultino già iscritti tra il personale volontario e discontinuo del Corpo dei Vigili del Fuoco sono esentati dal sostenere la prova di esame vertente sugli argomenti di cui alla lettera precedente dalla 1^a alla 6^a paraffatura.

.4 Rilascio tesserino di riconoscimento

- a) All'atto dell'iscrizione nei registri del servizio antincendio delle guardie ai fuochi, il Comandante del porto rilascia all'interessato la tessera di riconoscimento che riporta: la fotografia, il numero e la data di iscrizione nel registro, le generalità, il luogo e la data di nascita, la residenza e l'annotazione relativa all'appartenenza ad una delle società autorizzate o imprese portuali. In caso di perdita o di distruzione di detta tessera, il Comandante del porto ne rilascia un duplicato facendone menzione nella nuova tessera.
- b) se la tessera smarrita è in seguito ritrovata, il Comandante del porto la ritira e l'annulla annotandovi la ragione dell'annullamento.
- c) una nuova tessera di riconoscimento viene anche rilasciata allorché la precedente sia resa inservibile; la quale tessera viene annullata.

.5 Cancellazione dai registri

La cancellazione dal registro di cui ai precedenti articoli avviene:

- a domanda;
- per morte;
- per perdita di uno dei requisiti richiesti per l'iscrizione, ad eccezione dell'età;
- per motivi disciplinari (art. 1255 del Codice della navigazione);
- per aver raggiunto l'età pensionabile prescritta dalla legge.

.6 Dotazioni individuali delle guardie ai fuochi

a) Le Guardie ai fuochi iscritte nel registro hanno l'obbligo, in servizio, di indossare una divisa prescelta dalla società avente le seguenti caratteristiche:

- mostrine rosse sui risvolti dei colletti, delle camicie, dei giubbotti e dei pastrani;
- sul lato sinistro anteriore del giubbotto o della camicia e sull'elmetto protettivo in plastica di colore rosso, tipo rigido, dovrà essere applicato un fregio costituito da due ancore incrociate sormontate da una fiamma di colore giallorosso;
- le calzature, di colore marrone, dovranno essere senza chiodi o con suole di gomma;

b) ogni guardia ai fuochi in servizio dovrà, altresì, avere in dotazione:

- una imbracatura di sicurezza con piccozza e completa dei sistemi di trattenuta
- una maschera con diversi filtri specifici e combinati;
- guanti di protezione;
- una lampada elettrica di sicurezza;
- un apparecchio ricetrasmittente portatile, del tipo antideflagrante per il personale di servizio sulle navi cisterna, operanti sui canali VHF internazionali 10, 12, 14 e 16;
- una cappottina idonea a proteggere dal calore radiante o da getti di vapore.

Nota: tutti i capi di abbigliamento, comprese le calzature, dovranno essere del tipo "antistatico".

Art. 84 Servizio a bordo delle navi per lavori con uso di fiamma

Fermo restando che il servizio integrativo antincendio a bordo è riservato al personale dipendente dalle Società autorizzate, ex art. 20 della Legge 27.12.1973, n. 850 e fermo restando la possibilità per il Comandante della nave di impiegare personale facente parte dell'equipaggio purché qualificato e idoneo e previa presentazione alla Capitaneria di Porto dell'idonea documentazione (piani antincendio della nave, certificati STCW attestanti che il personale da impiegare nella sorveglianza ha effettuato il corso antincendio di base, elenco del materiale di protezione antincendio individuale disponibile), l'Autorità Marittima si riserva comunque la facoltà di obbligare la nave ad usufruire del servizio integrativo antincendio espletato dalle società autorizzate di cui sopra nei seguenti casi:

- se ritenuto opportuno in base ad una analisi di valutazione dei rischi connessi ai lavori da effettuare;
- se disposto espressamente dal Consulente chimico del porto nel "certificato di non pericolosità".

Art. 85 Doveri

1. Tutte le Guardie ai fuochi, siano esse dipendenti da società autorizzate o imprese portuali/ terminalisti/ gestori delle aree di sosta devono assicurare l'intervento in qualsiasi parte del porto a semplice richiesta dell'Autorità Marittima.
2. Le società autorizzate ex art. 20 della Legge 27.12.73, n. 850 devono poter disporre, pena la decadenza dell'autorizzazione stessa, di una sede adeguata situata all'interno del porto o nelle immediate adiacenze. La sede dovrà essere dotata di diversi sistemi di comunicazione e, in ogni caso, almeno di un telefono e di un impianto RTF/VHF dotato almeno dei canali internazionali 10,12,14,16.
3. Dovrà essere conservato e tenuto aggiornato un registro sul quale sono annotati tutti i servizi effettuati dal personale impiegato, nonché note sull'esito del servizio, con particolare riguardo ad eventuali eventi straordinari, incidenti o altro. Il predetto registro dovrà essere vistato giornalmente dal responsabile del servizio ed esibito a richiesta all'Autorità Marittima.
4. Imprese portuali/ terminaliste/ gestori delle aree di sosta operanti per conto proprio.
 - .1 Il servizio interno di sorveglianza antincendio, alle dipendenze del Responsabile delle merci pericolose o del Responsabile del servizio prevenzione e protezione ai sensi del precedente punto 3, deve essere dotato di idonei mezzi di comunicazione ed in particolare di almeno una linea telefonica diretta esterna e di un apparato radio RTF/VHF dotato dei canali internazionali 10, 12, 14 e 16.
 - .2 Dovrà essere conservato e tenuto aggiornato un registro sul quale annotare l'orario e l'avvicendamento nominativo delle Guardie ai fuochi nell'espletamento del servizio di vigilanza, nonché le note sull'esito del servizio, con particolare riguardo ad eventuali eventi straordinari (incidenti o altro).
 - .3 Il predetto registro dovrà essere vistato giornalmente dal Responsabile del servizio ed esibito all'Autorità Marittima ad ogni richiesta. Nel servizio di vigilanza antincendio non può essere impiegato altro personale dipendente dell'Impresa/Terminal che non sia iscritto come Guardia ai fuochi in servizio di vigilanza antincendio all'interno del terminal.
 - .4 Nel caso in cui l'impresa/ gestore di aree di sosta non intenda avvalersi del servizio di vigilanza antincendio in regime di autoproduzione (art. 9 della Legge 10.10.1990, n. 287), potrà effettuare il servizio impiegando esclusivamente personale delle società autorizzate ai sensi della Legge n. 850/73.
5. L'impresa terminalista/ gestore delle aree di sosta dovrà ugualmente ricorrere all'utilizzo delle società autorizzate nel caso in cui le proprie Guardie ai fuochi per il servizio di vigilanza antincendio, anche proveniente da altri approdi non siano disponibili anche solo temporaneamente.
6. E' consentito l'utilizzo di personale abilitato di altra impresa/ terminalista/ gestore di aree di sosta ad integrazione del proprio in misura non superiore al 30% del proprio organico di Guardie fuochi, ad eccezione del responsabile del servizio prevenzione e protezione/responsabile delle merci pericolose e loro sostituti.

Art. 86 Pianificazione e regolamentazione interna

1. Società autorizzate ex art. 20 Legge n. 850/73

I responsabili delle società autorizzate dovranno redigere dei piani interni dai quali risultino chiaramente:

- le dotazioni collettive e individuali a disposizione delle Guardie ai fuochi;
- le modalità di svolgimento del servizio (turnazioni, redazione dei rapporti, divise da indossare, targhette di riconoscimento ecc.);

- comportamento da tenere in servizio e obblighi da assolvere;
- una copia del piano suddetto dovrà essere consegnato alla Capitaneria di Porto.

2. Terminalisti/ imprese/ gestore di aree di deposito

Le imprese portuali/ terminalisti/ gestori di aree di deposito redigono il piano delle misure per la gestione delle merci pericolose e per l'emergenza, come prescritto dagli artt. 4 e 12 del Decreto Lgs. n. 626/94 e dal D.M. 10 marzo 1998, all'interno del quale devono risultare chiaramente le stesse informazioni di cui la precedente paragrafo 1. Una copia del piano dovrà essere consegnata alla Capitaneria di Porto.

3. Qualora all'interno del terminal/area il servizio integrativo antincendio sia svolto da società autorizzate di cui al precedente paragrafo .1, le Imprese portuali/ terminalisti/ gestori di aree di deposito hanno l'obbligo di fornire alle Guardie ai fuochi dipendenti dalle suddette società una adeguata informazione e formazione sul suddetto piano.

Art. 87 Norme transitorie

Nelle more dell'istituzione dei corsi di formazione di cui al punto 3.1 lettera b), previsti dall'art. 6 del Decreto Lgs. n. 272/99, saranno ritenuti titoli equivalenti i corsi di sicurezza antincendio previsti dagli articoli 6 e 7 del D.M. 10 marzo 1998, in attuazione del disposto del Decreto Lgs. Leg. 626/94 , limitatamente a quelli per attività definite ad alto rischio (con rilascio di attestato da parte di apposita commissione d'esame VV.F. per quanto riguarda la sicurezza antincendio), nonché quello antincendio di base previsto dalla Convenzione Internazionale STCW 78/95.

TITOLO VII
BUNKERAGGIO NEL PORTO
CAPO I
DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 88 Definizioni e campo di applicazione

1. Ai fini dell'applicazione delle norme contenute nel presente Titolo, si intende per "bunkeraggio" ogni operazione di rifornimento di combustibili liquidi o di oli lubrificanti ad unità navali in genere che si trovino nel Porto di Imperia o nella rada posta nelle acque di giurisdizione del Circondario Marittimo di Imperia.
2. Il bunkeraggio, come definito al precedente comma, può essere effettuato:
 - *via mare*, a mezzo motocisterna o bettolina alle navi all'ancora in rada oppure all'ormeggio in porto;
 - *via terra*, a mezzo autobotti, per le unità navali all'ormeggio in porto;
 - *a mezzo distributori fissi*, ubicati in Calata G.B. Cuneo all'estremità meridionale e in testata alla Banchina Aicardi di Oneglia.

Art. 89 Adempimenti

1. Chiunque intenda esercitare il servizio di bunkeraggio via mare deve chiedere ed ottenere dalla Capitaneria di Porto di Imperia apposita licenza di concessione ai sensi dell'art. 60 del Regolamento di esecuzione al Codice della navigazione.
2. Chi intenda esercitare l'attività in parola via terra a mezzo autobotti deve essere iscritto nei registri ex art. 68 della Capitaneria di Porto di Imperia.
3. Chiunque intenda effettuare il rifornimento di carburanti a mezzo depositi fissi deve prima richiedere ed ottenere apposita concessione demaniale marittima da parte dei competenti organismi della Regione Liguria, ferme restando le eventuali ulteriori autorizzazioni da richiedere ed ottenere dagli organismi cui la legge demandi specifiche competenze in materia.

CAPO II

RIFORNIMENTO DI OLI COMBUSTIBILI ALLE NAVI IN PORTO (BUNKERAGGIO)

SEZIONE I

DISPOSIZIONI RELATIVE AL RILASCIO DELLA CONCESSIONE PER IL RIFORNIMENTO TRAMITE BETTOLINA

Art. 90 Concessione

Il servizio di rifornimento di oli combustibili (bunker) mediante bettolina nell'ambito del Circondario Marittimo, del porto e nella rada di Imperia può essere svolto soltanto a seguito di concessione rilasciata dalla Capitaneria di Porto di Imperia, ai sensi degli artt. 66 del Codice della navigazione e 60 del relativo Regolamento di esecuzione.

Qualora non siano state rilasciate concessioni di cui sopra nel Porto di Imperia potranno essere utilizzate bettoline di soggetti titolari di concessioni in altri porti.

Art. 91 Domanda

Chi intende espletare il servizio di rifornimento mediante bettolina nell'ambito del Circondario Marittimo, del porto e nella rada di Imperia deve presentare apposita domanda in carta legale. Nella domanda devono essere dichiarati:

- 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;
- nome e cognome dell' eventuale procuratore;
- l'organico dei dipendenti (marittimi e terrestri) e dei quadri dirigenziali con l'indicazione, per ciascun nominativo, della data di assunzione e delle mansioni cui è adibito;
- il numero e il tipo delle unità di cui è dotata destinate al servizio e titolo del possesso o della detenzione (proprietà, noleggio, etc.);
- durata della concessione richiesta in relazione al livello degli investimenti effettuati;
- il possesso, anche autocertificato quando consentito, dei requisiti prescritti elencati nell'articolo successivo.

Art. 92 Requisiti

1. Per il rilascio delle concessioni, le domande presentate saranno valutate sulla base dei seguenti requisiti:

- idoneità personale e capacità professionale al servizio di rifornimento attestata dalla struttura dell'impresa, nonché dall'attività svolta negli ultimi tre anni nel settore del trasporto marittimo di prodotti petroliferi;
- iscrizione nel registro degli esercenti di commercio o nel registro delle imprese presso la C.C.I.A.A.;
- 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 nell'ottica di un progressivo miglioramento del livello di qualità tecnica, nonché sulla disponibilità di personale marittimo con esperienza di navigazione a bordo di navi cisterna che deve:
 - essere addestrato alla movimentazione di prodotti petroliferi e alla conservazione della qualità dei medesimi;
 - essere inquadrato con contratto di lavoro le cui condizioni economiche e normative non siano inferiori a quelle del contratto di lavoro applicato nel settore bunkeraggio;
 - essere in possesso della certificazione richiesta dalla Convenzione STCW 78/95;

- il numero dei mezzi navali disponibili deve essere sufficiente a far fronte alle prevedibili esigenze del traffico; il concessionario deve altresì dare la propria disponibilità ad adeguare i mezzi a disposizione a seguito di richiesta della Capitaneria di Porto di Imperia.
 - capacità finanziaria rilevabile, per l'impresa individuale, dalle dichiarazioni 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;
 - assenza di procedure concorsuali;
 - 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;
 - non essere destinatario di misure di prevenzione ai sensi della vigente normativa;
 - idonea copertura assicurativa per i danni derivanti dall'espletamento del servizio, ivi compresa la copertura P & I per i danni da inquinamento marino.
2. Il possesso dei requisiti sopra elencati deve perdurare per tutto il periodo di vigenza della concessione; la loro sussistenza può essere verificata in qualsiasi momento alla Capitaneria di Porto di Imperia nell'ambito dei poteri di vigilanza.

Art. 93 Durata della concessione

La durata della concessione è fissata normalmente in quattro anni, a meno che non sia richiesto un periodo più lungo, coerente con il livello degli investimenti effettuati o da effettuare ed al conseguente impegno finanziario. La durata della concessione non potrà comunque essere, di norma, inferiore a due anni.

Art. 94 Canone/cauzione

1. Il concessionario è tenuto al pagamento di un canone annuo, calcolato sulla base dell'importo di 0,50 euro per ogni tonnellata di stazza netta dei mezzi navali complessivamente destinati allo svolgimento del servizio. Il canone è aggiornato annualmente secondo le modalità stabilite per le concessioni dei beni demaniali marittimi.
2. Il concessionario è tenuto a prestare idonea cauzione, anche sotto forma di fideiussione bancaria o polizza assicurativa con società di rilevanza nazionale, pari a due annualità del canone, ma che in nessun caso può essere inferiore a 2.500 euro.

Art. 95 Decadenza

Il Comandante del Porto di Imperia può dichiarare la decadenza del concessionario senza alcun diritto all'indennizzo, con provvedimento motivato, nei seguenti casi:

- perdita di uno dei requisiti previsti per il rilascio della concessione (art. 92 del presente Regolamento);
- omesso pagamento del canone annuale;
- abusiva sostituzione di altri soggetti nell'esercizio della concessione;
- inadempimento degli obblighi derivanti dalla concessione o imposti da norme di legge o di regolamenti, comprese le norme in materia di bunkeraggio contenute degli articoli successivi;
- mancato esercizio della concessione;
- in tutti gli altri casi previsti dall'articolo 47 del Codice della navigazione.

Art. 96 Tariffe

1. Le tariffe del servizio di bunkeraggio sono lasciate alla libera determinazione dei concessionari e devono intendersi quali "tariffe massime".

2. Le stesse e le loro eventuali variazioni devono essere comunicate con congruo anticipo alla Capitaneria di Porto e diffuse, per conoscenza, alla C.C.I.A.A. di Imperia, a tutte le associazioni dell'utenza portuale ed a quanti, privati od enti, avessero interesse alla conoscenza

SEZIONE II
GENERALITÀ SULLE OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO
(abrogata e sostituita dall'ordinanza n. 78/2007 del 21.11.2007)

Art. 97 Autorizzazioni

1. Qualsiasi operazione di bunkeraggio deve essere effettuata in condizioni meteorologiche favorevoli con la scrupolosa osservanza di tutte le prescrizioni di cui ai successivi articoli e comunque dopo che l'Autorità Marittima abbia rilasciato la prescritta autorizzazione.
2. Per l'ormeggio delle unità che effettuano bunkeraggio ai distributori fissi ubicati sulla Calata G.B. Cuneo, all'estremità di levante, e nel bacino portuale di Porto Maurizio, non è richiesta nessuna specifica autorizzazione al fine di quanto previsto nella presente sezione, salvo però tutto quanto altro previsto nel presente regolamento.
3. Per l'ormeggio delle unità che effettuano bunkeraggio sulla testata del Molo Aicardi, dovrà essere presentata apposita istanza di accosto secondo le disposizioni di cui al precedente articolo 11.
4. Ulteriormente a quanto previsto dai precedenti commi le unità navali che intendono effettuare operazioni di bunkeraggio a mezzo dei distributori fissi, dovranno attenersi alla scrupolosa osservanza delle prescrizioni di cui ai successivi articoli della presente.

Art. 98 Disposizioni antinquinamento

1. Tutte le navi (comprese le unità da diporto e da pesca) che effettuano operazioni di bunkeraggio, nonché le società fornitrici del bunker hanno l'obbligo di osservare scrupolosamente le disposizioni contenute nel piano locale di emergenza per fronteggiare gli inquinamenti da idrocarburi o da altre sostanze nocive nelle acque marine del Compartimento Marittimo di Imperia, relative alla predisposizione di mezzi atti a fronteggiare sversamenti in mare di prodotto inquinante.
2. Al verificarsi di un inquinamento, fermi restando l'obbligo di informare immediatamente l'Autorità Marittima e la responsabilità civile e penale di chi lo ha causato, i comandanti delle unità navali, le società fornitrici di bunker o i titolari dei distributori fissi hanno l'obbligo di bonificare le acque del mare inquinate e di pulire la banchina, rimuovendo eventuali residui oleosi.
3. A norma dell'art. 12 della Legge 31.12.1982, n. 979 e successive modificazioni, in caso di inadempienza da parte dei responsabili ovvero per motivi di urgenza, l'Autorità Marittima farà eseguire per conto ed a spese degli stessi, tutte le misure necessarie, comprese quelle di confinamento, contenimento ed abbattimento dell'inquinamento, chiamando in causa le varie Amministrazioni dello Stato e/o società private con l'impiego di prodotti, attrezzature e mezzi nautici disinquinanti.

Art. 99 Linee guida tecniche di sicurezza per le operazioni di rifornimento di liquidi alle navi

1. Nel porto e nella rada di Imperia le operazioni di rifornimento di combustibili liquidi ed oli lubrificanti alle navi potranno essere effettuate:
 - a mezzo bettolina, sia in rada che all'ormeggio;
 - a mezzo autobotte o distributori mobili sulle banchine commerciali;
 - ai distributori fissi, ubicati sulle banchine, per piccole unità da pesca, da diporto e da traffico locale, secondo le modalità previste dal precedente articolo 97 della presente.
2. Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio possono essere eseguite nell'arco delle ventiquattro ore. Nel caso di operazioni in ore notturne la zona deve essere adeguatamente illuminata. L'intensità di illuminazione (illuminamento) non deve risultare inferiore a 10 lux, ad 1 metro dai piani di lavoro.

3. Durante le operazioni di rifornimento/bunkeraggio, qualora si verificano fuoriuscite, eventi dannosi o stati di pericolo, il comandante della nave e gli addetti delle ditte che forniscono il servizio di rifornimento sono tenuti ad informare immediatamente l'Autorità Marittima che provvede a richiedere di porre in essere tutti i provvedimenti ritenuti più opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento ed a evitare ulteriori e più gravi conseguenze. In tali casi devono essere sospese le operazioni di rifornimento ponendo in essere, in presenza di sversamenti, ogni attività idonea ad evitare la fuoriuscita ed a limitare l'entità dello sversamento.
4. L'obbligo d'informazione sussiste anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone o delle infrastrutture portuali.
5. Sono a carico del fornitore del servizio della nave secondo le rispettive responsabilità, le spese per la bonifica della zona inquinata.

Art. 100 Caratteristiche delle manichette

1. Le manichette utilizzate per le operazioni di bunkeraggio devono essere costruite in conformità alle norme EN 1765 o BS 1435, collaudate all'atto della fornitura e periodicamente controllate e pressate ogni dodici mesi, indipendentemente dal numero di ore di lavoro, allo scopo di accertarne l'integrità, come previsto nella circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-Unità di Gestione della Navigazione e del Demanio Marittimo n.105 del 21 settembre 2000.
2. Ogni manichetta deve essere dotata di apposito certificato sul quale devono essere riportate, tra l'altro, le condizioni massime di esercizio che devono essere stampigliate su ogni singola manichetta, così come previsto dalla normativa vigente (D.M.3 maggio 1984).
3. I relativi certificati, copia dei quali deve essere esibita a richiesta del personale che effettua i controlli a bordo, devono contenere le seguenti informazioni:
 - massima pressione di esercizio;
 - massima temperatura di esercizio;
 - prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
 - data e pressione di collaudo;
 - certificato di collaudo.
4. I dati di identificazione delle manichette devono essere stampigliati sulle flange o sulle manichette. Il dato relativo alla "massima temperatura di esercizio" da riportare nei certificati, è richiesto per manichette acquistate dopo il 1 luglio 2002.

SEZIONE III
RIFORNIMENTO A MEZZO BETTOLINA IN BANCHINA

Art. 101 Rifornimento a mezzo bettolina in banchina

1. Il rifornimento di combustibile alle navi a mezzo bettolina può essere effettuato ottemperando alle seguenti prescrizioni:
 - .1 la nave, qualora movimenti liquidi infiammabili di categoria A o B o merci pericolose in colli di classe 2, 3, 4, 5, deve sospendere le operazioni commerciali per tutta la durata del rifornimento. Qualora si tratti di rifornimento a nave petroliera, gasiera e chimichiera non degassificate, il rifornimento è consentito se la nave sta effettuando operazioni di scarica mentre, durante la carica, il rifornimento è consentito solo nel caso in cui la nave stia caricando prodotti con punto di infiammabilità >60°C e a condizione che:
 - per tutta la durata del bunkeraggio sulla nave sia presente un operatore della bettolina in prossimità del manifold, pronto ad effettuare il distacco rapido in caso di necessità. La bettolina deve essere sempre in condizione di allontanarsi prontamente con i propri mezzi in caso di emergenza;
 - la bettolina sia dotata di un rilevatore portatile di gas nell'atmosfera;
 - gli strumenti per effettuare la connessione siano antiscintilla
 - .2 La nave dovrà essere ormeggiata nei tratti di banchina indicati al successivo Art. 104, punto 1.
 - .3 Le operazioni di rifornimento dovranno essere immediatamente sospese qualora si verificano incidenti di sorta che causino lo spandimento, sia pure accidentale e limitato, dei prodotti in corso di rifornimento o possano rendere, anche temporaneamente, fuori uso il servizio antincendio.
 - .4 Di tali circostanze dovrà essere data immediata comunicazione alla Capitaneria di Porto.
 - .5 I Comandanti delle navi dovranno informare l'Autorità Marittima al verificarsi di qualsiasi evento che interessi la sicurezza della nave, delle persone o delle infrastrutture portuali.
 - .6 Sono a carico delle unità rifornitrici o di quella fornita a seconda delle rispettive responsabilità, le spese per la bonifica della zona inquinata.
 - .7 La bettolina dovrà essere in grado di filare per occhio se dà fondo all'ancora.
 - .8 Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio non possono essere effettuate in caso di cattive condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnate da scariche atmosferiche e se iniziate devono essere immediatamente sospese.
 - .9 Il Comandante che intende effettuare operazioni di bunkeraggio dovrà avanzare, entro 24 ore dall'inizio delle operazioni, domanda in carta legale (allegato 16) contenente:
 - numero IMO della nave;
 - zona d'ormeggio;
 - tipo e quantità di prodotto cui si riferisce il bunkeraggio;
 - data e ora dell'inizio dell'operazione
 - .10 Il Comandante della nave che deve ricevere il rifornimento potrà consentire l'inizio di tale operazione solo dopo aver ottenuto l'autorizzazione rilasciata dalla Capitaneria di Porto e dopo avere accertato che siano state attuate le prescrizioni in essa contenute.
 - .11 Per agevolare le operazioni di rifornimento, la ditta fornitrice e/o l'agenzia marittima potranno inoltrare la domanda di cui sopra prima dell'arrivo della nave.
 - .12 In tal caso la domanda dovrà essere controfirmata dal Comandante della nave prima dell'inizio del rifornimento ovvero dovrà pervenire apposita dichiarazione del Comandante della nave che attesti di conoscere e di ottemperare alle norme in vigore che disciplinano le operazioni di bunkeraggio a mezzo bettolina nel Porto di Imperia.

- .13 Nel caso di navi cisterna o gasiera con liquidi pericolosi o vuote ma non degassificate, devono essere interrotte eventuali operazioni di zavorramento (per la navi pre-Marpol), spostamento del carico, lavaggio o pulizia delle cisterne.
- .14 Durante lo svolgimento delle operazioni, a bordo della nave e della bettolina, deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio e antinquinamento a mezzo del personale dell' equipaggio munito di certificazione antincendio prescritta dalla STCW 95.
- .15 Le dotazioni antincendio devono essere in perfetta efficienza e immediatamente pronte all'uso.
- .16 Devono essere inoltre disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi.(materiali oleoassorbenti). Il personale di bordo addetto al servizio antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;
- .17 Durante il rifornimento a bordo o sulla banchina prospiciente, per un raggio di almeno 150 metri, non deve essere eseguito alcun lavoro, che possa generare scintille o calore, né fumare;
- .18 Nessuna operazione può essere effettuata sul lato dove è accostata la bettolina.
- .19 Durante le operazioni svolte in ore notturne, devono essere garantiti i valori di illuminamento pari a 10 lux alle manichette e relativi punti d'attacco.
- .20 La bettolina deve sostare il più possibile lontano da sfoghi di aria o da sorgenti di vapori infiammabili.
- .21 Le navi intente alle operazioni di bunkeraggio devono issare a riva la lettera "B" del Codice internazionale dei segnali o una luce rossa per il periodo notturno;
- .22 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 e collegate solo se sono state completamente drenate.
- .23 Deve essere assicurata la equipotenzialità elettrica tra il mezzo rifornitore e la nave, attraverso idonei collegamenti di massa.
- .24 Il personale dell'unità rifornitrice deve attenersi alle disposizioni dell'ufficiale della nave designato dal comando di bordo quale responsabile della direzione delle operazioni, relativamente all'inizio, alla velocità del pompaggio ed alle interruzioni. Il suddetto ufficiale dovrà personalmente seguire le operazioni ed assicurarsi del buon andamento delle stesse, effettuando preventivamente le necessarie verifiche alle tubazioni, alle casse e all'impianto.
- .25 Nel caso in cui il mezzo rifornitore non sia autopropulso (galleggiante), dovrà essere costantemente assistito dal proprio rimorchiatore, in modo tale che, qualora necessario, possa essere allontanato immediatamente dalla nave da rifornire.
- .26 Gli scarichi dei motori, della cucina e di altre fonti di calore della nave, della bettolina e dell'eventuale rimorchiatore in assistenza devono essere dotati di rete parascintille;
- .27 Devono essere posizionati idonei parabordi atti ad impedire il contatto diretto degli scafi.
- .28 Durante le operazioni di rifornimento gli ombrinali della nave e della bettolina devono essere chiusi.
- .29 Il personale incaricato delle operazioni della nave e della bettolina, prima di iniziare le operazioni di rifornimento, deve concordare la rata e le prestazioni massime di pompaggio e le procedure per l'arresto di emergenza.
- .30 Il suddetto personale deve inoltre concordare il mezzo di comunicazione e le procedure di comunicazione tra bettolina e nave.
- .31 Prima di iniziare il rifornimento e al termine delle operazioni di questo, i comandanti dovranno effettuare un controllo dello specchio acqueo circostante allo scopo di verificare l'eventuale presenza di idrocarburi.

SEZIONE IV
RIFORNIMENTO A MEZZO BETTOLINA IN RADA

Art. 102 Rifornimento a mezzo di bettolina in rada

Se il rifornimento è effettuato in rada devono essere osservate, in aggiunta a quanto prescritto dall'articolo precedente, le seguenti ulteriori precauzioni:

- .1 le operazioni devono essere effettuate esclusivamente nei punti di fonda e, fatti salvi casi particolari da valutare di volta in volta, possono essere effettuate soltanto nelle ore diurne.
- .2 le manovre di avvicinamento, di ormeggio e disormeggio della bettolina alla nave che riceve rifornimento devono essere effettuate in osservanza alle norme per prevenire gli abbordi in mare (COLREG '72), a cura e sotto la responsabilità dei comandanti e con le modalità da essi concordate.
- .3 Al fine di evitare disguidi, le comunicazioni tra la bettolina e la nave che riceve rifornimento devono essere effettuate in una lingua precedentemente concordata usando termini tecnici internazionalmente noti (Standard Marine Navigational Vocabulary – IMO).
- .4 La nave di dimensioni maggiori deve essere ancorata e in grado di mollare rapidamente filando per occhio.
- .5 Gli impianti antincendio delle due unità navali devono essere tenuti pronti all'immediato impiego; a bordo delle due unità deve essere assicurato il servizio di vigilanza e prevenzione antincendio conforme a quanto stabilito nel precedente articolo.
- .6 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.
- .7 Le condizioni meteomarine devono essere favorevoli. Le operazioni di rifornimento devono essere immediatamente interrotte in caso delle condizioni stesse e in ogni caso, dietro semplice richiesta, anche verbale, della Capitaneria di Porto.
- .8 E' vietata l'esecuzione di lavori a bordo che possano generare scintille o calore; è inoltre vietato l'uso di fiamme libere.
- .9 La velocità di rifornimento deve essere adeguata alla capacità di ricezione delle cisterne ed alla sezione delle tubazioni.
- .10 Per l'intera durata delle operazioni di bunkeraggio, tutte le altre unità dovranno tenersi ad almeno cinquecento metri.
- .11 Durante le operazioni di rifornimento deve essere effettuato l'ascolto radio continuo a mezzo di apparato VHF/FM sulla frequenza dei servizi portuali ch. 12 e ch. 16.
- .12 In caso di sospensione o di interruzione del rifornimento per qualsiasi motivo la bettolina deve subito allontanarsi dalla nave rifornita. In tal caso dovrà essere subito informata l'Autorità Marittima.
- .13 Al fine di consentire l'immediato allontanamento delle due unità in caso di necessità, è assolutamente vietata l'esecuzione di qualsiasi lavoro a bordo, anche senza l'uso di fiamma, che possa impedire o semplicemente limitare o ritardare la capacità di manovra delle due navi.
- .14 La Capitaneria di Porto in relazione alla pericolosità del prodotto da fornire e/o alle modalità del rifornimento, si riserva la facoltà d'imporre, volta per volta e quando ne ricorra la necessità, ulteriori prescrizioni in materia di prevenzione antincendio e antinquinamento.

SEZIONE V REQUISITI DELLE BETTOLINE

Art. 103 Requisiti delle bettoline

1. Le bettoline impiegate nel servizio di rifornimento alle navi devono ottemperare a tutte le norme in materia di sicurezza della navigazione previste per tale tipo di unità navali.
2. Le menzionate unità devono inoltre essere fornite di:
 - di impianti e dotazioni idonee (reticelle tagliafiamma, punti caldi protetti, connessione tipo antiscintille, distanziatori, parabordi etc.) per effettuare le operazioni di rifornimento in sicurezza anche a navi destinate al trasporto di prodotti calassificati pericolosi;
 - di attrezzature e dotazioni idonee a prevenire e contenere sversamenti di idrocarburi in mare (efficienti sistemi di chiusura degli ombrinali, ghiotte per la raccolta degli eventuali colaggi, scorte di assorbenti inerti etc.);
 - di bottazzi di gomma o di legno o di idonei parabordi, di cavi di ormeggio non metallici e di parafiamma a tutti gli scarichi;
 - devono inoltre essere dotate di un rilevatore portatile di gas nell'atmosfera.

SEZIONE VI
RIFORNIMENTO A MEZZO AUTOBOTTI

Art. 104 Rifornimento a mezzo autobotti o distributori mobili

1. Zone autorizzate

L'impiego di autobotti o distributori mobili per operazioni di bunkeraggio in porto è consentito solamente nelle seguenti aree portuali:

- Bacino di Oneglia: testata Banchina Aicardi ad una distanza non inferiore a metri 50 e non superiori a 150 metri dalla radice del molo. L'autobotte, durante il rifornimento o la sosta in attesa dopo lo stesso, non dovrà allontanarsi a più di 15 metri dal ciglio banchina.
- Bacino portuale di Porto Maurizio: Calata Anselmi lato di Levante a non meno di 50 metri dal Molo M. Pastorelli e di 50 metri dall'angolo con il lato di ponente. L'autobotte, durante il rifornimento o durante la sosta in attesa o dopo lo stesso, non dovrà allontanarsi a più di 15 metri dal ciglio banchina.

2. Prescrizioni da osservare durante il rifornimento

1. Deve essere assicurato apposito servizio di vigilanza a terra effettuato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, e/o di Guardia fuochi con un numero massimo di tre unità e minimo di due.
2. Per operazioni di particolare complessità, potranno essere adottati criteri diversi di composizione della squadra, sentita la Commissione locale ex art. 48 Reg.nav.mar.
3. Le tubazioni di carico dovranno possedere caratteristiche tali da evitare rottura e perdite di liquidi.
4. In caso di maltempo accompagnato da scariche elettriche, l'operazione non deve iniziare e, se già avviata, dovrà essere immediatamente interrotta.
5. Il Comandante o l'Agente della nave che intende effettuare operazioni di bunkeraggio dovrà:
 - avanzare, entro 48 ore dall'inizio delle operazioni, una domanda per l'effettuazione del servizio di vigilanza antincendio al Comando Provinciale dei V.V.F o alle strutture autorizzate ai sensi delle disposizioni contenute nel presente Regolamento – Titolo VI. In caso di mancata disponibilità, il Comando provinciale dei Vigili del fuoco e la struttura autorizzata, qualora esistente, comunicheranno entro le successive ventiquattro ore all'Autorità Marittima che provvederà ad utilizzare per lo stesso scopo guardia ai fuochi abilitati provenienti da altri approdi. Il servizio dei V.V.F sarà reso ai sensi del D.M. interno n. 261 del 22.02.1996, con relativo onere di spesa a carico del richiedente. Qualora la sorveglianza sia espletata da Guardia ai fuochi abilitata, dovrà essere dotata di manichette d'idonea lunghezza con boccaline a pioggia e provvista del materiale e dell'attrezzatura per l'erogazione di schiuma, nonché di una motopompa antincendio qualora l'impianto antincendio portuale sia non funzionante.
 - inoltrare entro 24 ore dall'inizio delle operazioni domanda (allegato 17) all'Autorità Marittima contenente:
 - numero IMO della nave;
 - zona di ormeggio;
 - quantità del prodotto cui si riferisce il bunkeraggio;
 - data e ora dell'inizio delle operazioni;
 - durata presumibile delle operazioni;
 - copia della domanda inoltrata al Comando provinciale dei V.V.F. o alle strutture autorizzate ai sensi del presente Regolamento - Titolo VI.

6. Per agevolare le operazioni di rifornimento, la ditta fornitrice e/o l'Agenzia marittima potranno inoltrare la domanda di cui sopra prima dell'arrivo della nave. In tal caso, la domanda dovrà essere controfirmata dal Comandante della nave, prima dell'inizio del rifornimento ovvero dovrà pervenire apposita dichiarazione del Comandante della nave che attesti di conoscere e di ottemperare alle norme in vigore che disciplinano le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte nel Porto di Imperia.
7. L'ingresso in porto dell'autobotte verrà autorizzato, di massima, non più di un'ora prima dell'effettivo inizio delle operazioni di bunkeraggio. Nel caso la sosta si prolunghi oltre il termine sopra citato, l'autobotte dovrà essere posizionata nelle zone di cui al punto 1 e dovrà essere costantemente vigilata dall'autista; nella zona dovrà essere posizionato il cartello riportante il divieto di fumare.
8. Le operazioni di rifornimento a mezzo di autobotti o a mezzo di distributori mobili sono consentite esclusivamente per prodotti con punto di infiammabilità determinato con il sistema a vaso chiuso maggiore o uguale a 60°C.
9. Le tubazioni di carico dovranno possedere caratteristiche tali da evitare rottura e perdite di liquidi.
10. In caso di maltempo accompagnato da scariche elettriche, l'operazione non dovrà avere luogo e, se iniziata, dovrà essere immediatamente interrotta.
11. La quantità di prodotto erogabile non può essere superiore alle trenta tonnellate per autobotte.
12. Ciascun autobotte, con eventuale rimorchio, deve uscire dal porto immediatamente dopo aver effettuato il rifornimento. I distributori mobili dovranno essere ricollocati nelle apposite aree autorizzate, dove potrà avvenire il loro rifornimento a mezzo autobotte.
13. Le autobotti ed i loro rimorchi, ovvero i distributori mobili, dovranno essere in possesso di tutte le abilitazioni e le certificazioni previste per il trasporto di prodotti infiammabili.
14. Durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo. Devono essere inoltre disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti, panne/fogli oleoassorbenti). La squadra antincendio di bordo dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate.
15. Durante le operazioni di rifornimento in ore notturne devono essere garantiti, nei punti di attacco delle manichette e lungo il percorso delle manichette stesse, i valori di illuminamento di 10 lux.
16. Le unità navali intente ad operazioni di rifornimento devono issare a riva la lettera "B" del Codice Internazionale dei segnali.
17. Tutti gli scarichi dei fuochi di bordo (compresi quelli della cucina) e dei motori devono essere provvisti di parascintille.
18. Tra l'autobotte, ovvero distributore mobile, e la nave dovrà essere stabilita la equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa.
19. Nella zona interessata dal rifornimento, per un raggio di 100 metri attorno ad esso e per tutta la sua durata, non devono essere effettuati lavori con fiamme libere di qualsiasi natura o che generino comunque scintille o produzione di calore, nonché fumare.
20. Per tutta la durata del rifornimento intorno alla nave ed alla autobotte, ovvero distributore mobile, per un raggio di metri trenta, non devono essere presenti altri automezzi, natanti o persone estranee. La zona interessata deve essere opportunamente transennata e segnalata con un cartello indicante: "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE".
21. Nei pressi delle tubazioni impiegate per il rifornimento devono essere collocati a cura della ditta incaricata del rifornimento, due estintori a schiuma della capacità non inferiore a litri 10 ed un contenitore di sabbia con attrezzi per lo spandimento della sabbia.
22. Le operazioni di rifornimento devono essere effettuate sotto il diretto controllo di un ufficiale della nave all'uopo designato, ai fini dell'applicazione delle disposizioni richiamate dal presente regolamento. Il conducente dell'autobotte deve rimanere sempre presente sul posto per tutta la durata delle operazioni, pronto ad attuare con immediatezza tutti i provvedimenti necessari in caso di emergenza.

23. Le tubazioni di carico devono essere in ottimo stato e di caratteristiche conformi ai requisiti di cui all'art. 100.
24. L'autobotte deve essere munita di reti parascintille alle tubazioni di scarico del motore, dotata di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche, di pompa di tipo idoneo e antideflagrante e di almeno due estintori a polvere di tipo omologato, di capacità estinguente 233 B-C.
25. Durante il rifornimento la nave deve sospendere le operazioni commerciali. Eventuali deroghe in merito possono essere concesse purchè non costituiscano pericolo per le operazioni di rifornimento.
26. Non è consentito il rifornimento di navi traghetto con autobotte in qualsiasi altra condizione (es. con autobotte introdotta direttamente nel locale garage chiuso di bordo), né con distributori mobili.
27. Le operazioni di rifornimento dovranno essere interrotte qualora si verificassero inconvenienti tali da costituire pericoli per l'incolumità delle persone e della sicurezza portuale, oltrechè per esigenze operative.
28. Divieto di operare sottobordo con più di una autobotte per volta.
29. In caso di sversamento di prodotto in banchina o a bordo l'operazione deve essere immediatamente sospesa e non dovrà essere ripresa senza nuovo ordine dell'Autorità Marittima, che dovrà essere immediatamente avvertita dal responsabile dell'autobotte o dal Comando di bordo per la valutazione delle circostanze e l'adozione delle opportune misure.
30. Al verificarsi di un inquinamento, ferma restando la responsabilità di chi lo ha causato, il Comando di bordo o il responsabile dell'autobotte devono adoperarsi sinergicamente con i propri mezzi per la bonifica degli specchi acquei e delle banchine inquinate.
31. Sono a carico dei responsabili le spese per contenere ed abbattere l'inquinamento.

SEZIONE VII
BUNKERAGGIO A MEZZO DI DISTRIBUTORI AUTOMATICI FISSI SISTEMATI IN
BANCHINA
(abrogata e sostituita dall'ordinanza 78/2007 del 21.11.2007)

Art.105 Bunkeraggio a mezzo di distributori automatici fissi sistemati in banchina

1. I distributori automatici fissi, come definiti la Decreto Lgs. n. 32/1998 sono atti al rifornimento di combustibili/lubrificanti delle unità da traffico locale, pesca e diporto alle unità navali di dimensioni medio/piccole.
2. Per effettuare il rifornimento il distributore deve essere in regola con la certificazione di prevenzione incendi rilasciata dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco.
3. Il responsabile del distributore stabilisce le misure di prevenzione e le attrezzature di protezione che debbono adottarsi durante le operazioni.
4. Tali indicazioni sono contenute nel documento di cui all'art. 4 del Decreto Lgs. n. 626/94.
5. I distributori automatici devono essere muniti dei dispositivi di sicurezza approvati dal Ministero dell'Interno, in ottemperanza a quanto disposto dal Titolo I punto XVII del D.M. 31 luglio 1934, e dei dispositivi di captazione dei vapori di cui al Decreto del Ministero dell'Ambiente 16 maggio 1996 e del successivo "Regolamento recante norme per l'installazione dei dispositivi di recupero dei vapori di benzina presso i distributori" (approvato con D.M. n° 76 in data 20 gennaio 1999 del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero delle Attività Produttive e della Salute);
6. Nel complesso portuale di Imperia il rifornimento di carburante alle unità navali effettuato a mezzo degli impianti fissi di distribuzione è consentito di massima nelle ore diurne e comunque durante l'orario di apertura degli stessi.
7. Le operazioni possono essere svolte anche di notte a condizione che presso il distributore e nei punti di rifornimento a bordo venga assicurato un illuminamento di intensità pari almeno a 10 lux.
8. La erogazione deve limitarsi alle sole navi o imbarcazioni in genere con esclusione di rifornimento a qualsiasi tipo di veicolo qualora non sia diversamente stabilito nel relativo provvedimento autorizzativo all'esercizio dell'impianto.
9. Le operazioni di bunkeraggio devono eseguirsi con la scrupolosa osservanza delle seguenti misure di sicurezza, a cura dei rispettivi preposti:
 1. Il tratto di banchina ove è ubicato il distributore dovrà essere opportunamente recintato/delimitato con idonee transenne, in modo tale che da nessun lato sia possibile l'accesso di automezzi, veicoli in genere e pedoni non autorizzati;
 2. La distribuzione dovrà avvenire esclusivamente con la nave affiancata in banchina e solo dopo che abbia arrestato il motore e spento tutte le luci di bordo, le fiamme eventualmente accese, la cucina (con relativa intercettazione di gas) ed i motori elettrici; comunque l'equipaggio dovrà essere pronto ad eseguire manovre di emergenza per il disimpegno della stessa dalla banchina del distributore, qualora se ne ravvisasse la necessità;
 3. Le manichette flessibili di carico dovranno essere di caratteristiche tali da evitare gomiti, rotture e conseguenti perdite di liquido. Dovranno essere sempre in perfetta efficienza e non dovranno presentare abrasioni e danneggiamenti vari, al riscontro di anomalie dovranno prontamente essere sostituite e, se previsto dalle pertinenti norme, essere accompagnate da certificazioni di provenienza e collaudo, nonché verifica periodica;
 4. Durante il rifornimento dovranno essere sul posto e pronte all'uso i mezzi antincendio prescritti dal D.M. 31 luglio 1934 del Ministero dell'Interno.
 5. E' fatto assoluto divieto di procedere all'erogazione del carburante con unità a pacchetto su altra unità;
 6. L'erogazione non può essere effettuata a più mezzi contemporaneamente;
 7. L'unità, appena completate le operazioni di bunkeraggio, dovrà immediatamente lasciare il tratto di banchina antistante il distributore fisso;

8. Il personale addetto al distributore fisso ed il personale di bordo non dovrà assolutamente fumare, o usare fiamme libere o provocare scintille, ne ciò deve essere permesso ad estranei che eventualmente si dovessero avvicinare;
9. Durante il rifornimento nessuna persona né autoveicolo, potrà transitare nell'area ove si effettua il bunkeraggio; parimenti nessun'altra unità potrà sostare o transitare nello specchio acqueo antistante il distributore ad una distanza inferiore a 20 metri dall'unità che effettua il bunker; è, altresì, fatto analogo divieto per la sosta di veicoli lungo la banchina di attracco della unità che viene rifornita;
10. Tutti coloro che si trovino a transitare nella zona di mare come sopra definita, dovranno manovrare con cautela procedendo a lento moto onde evitare che il fenomeno del moto ondoso possa compromettere la sicurezza delle operazioni;
11. Dovranno essere evitati spargimenti di liquidi infiammabili e combustibili, qualora verificatisi, dovranno essere subito eliminati e dovrà essere data notizia alla Capitaneria di Porto;
12. In nessun caso dovranno essere effettuati travasi in fusti o altri recipienti di bordo, anche se fissi, che non risultino approvati per tale uso da un registro di visita;
13. A bordo dell'unità non potrà essere effettuata alcuna operazione di imbarco/sbarco di persone non facenti parte dell'equipaggio, di carico, di attrezzature e materiali e qualsiasi attività in genere che possa arrecare pregiudizio al regolare svolgimento delle operazioni;
14. Il rifornimento deve essere sospeso in caso di temporali con scariche elettriche atmosferiche;
15. Entro 50 metri dal distributore sono vietati lavori con l'uso della fiamma libera o con attrezzature che producano scintille;
16. Tutte le dotazioni antincendio e antinquinamento di bordo del distributore dovranno essere in perfetta efficienza, pronte all'uso e immediatamente disponibili;
17. Il Comandante della nave dovrà predisporre la presenza dei membri d'equipaggio addetti alla vigilanza antincendio e tenere pronti all'uso i sistemi ed impianti di bordo, in particolare gli estintori portatili in dotazione dovranno trovarsi vicino la valvola d'imbarco del carburante e, se l'unità è asservita da impianto idrico/antincendio, questo sia predisposto con manichetta montata e stesa;
18. Gli ombrinali e le aperture in coperta all'altezza del trincarino dovranno essere mantenute in posizione di chiusura;
19. Il titolare del distributore ed il personale addetto nonché l'equipaggio dell'unità navale dovranno adottare tutte le misure necessarie al fine di evitare che il carburante possa essere sversato in mare, in banchina o a bordo;
20. Nel caso che vi siano perdite in banchina, in mare o a bordo, le operazioni dovranno essere immediatamente sospese, il liquido sversato dovrà essere prontamente recuperato e la zona interessata bonificata a cura del personale responsabile;
21. Tutte le suddette misure di sicurezza dovranno essere riportate, a cura della ditta responsabile del distributore automatico, su apposito cartello scritto in carattere appariscente e sistemato, in modo ben visibile, nell'area interessata.

Art. 106 Certificazione tecnica dei distributori fissi

Fermo restando il possesso della concessione demaniale marittima di cui al precedente art. 90, gli impianti fissi di distribuzione carburanti non potranno essere posti in esercizio o proseguire nell'attività se non siano in possesso dei certificati di collaudo iniziale e di ispezione triennale di cui agli articoli 48 e 49 del Regolamento di esecuzione al Codice della navigazione in regolare corso di validità.

Art. 107 Vigilanza antincendio

Durante le operazioni di rifornimento ai distributori fissi di carburante che insistono lungo le banchine del Porto di Imperia, a causa della loro ubicazione in prossimità di aree destinate a passaggio, ormeggio e transito di veicoli, deve essere mantenuta costantemente la

vigilanza a cura del comando di bordo con personale abilitato, unitamente alla predisposizione di idonei presidi di spegnimento incendio, costituiti da estintori portatili e carrellati presso le pompe di distribuzione, con capacità estinguente sufficiente a garantire il primo efficace intervento in caso di principio di incendio.

Art. 108 Dotazione dei distributori

Ciascun distributore deve essere dotato di:

- cartelli con la scritta appariscente “VIETATO FUMARE” (almeno due per ogni distributore), esposti in maniera ben visibile;
- dotazioni di sicurezza antincendio stabilite dalla certificazione della prevenzione degli incendi rilasciata dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco ed altre eventualmente prescritte dalla locale Commissione di cui all’art. 48 del Regolamento di esecuzione del Codice della navigazione, nonché due secchi di sabbia umida;
- mezzi idonei (c.d. ghiotte) per la raccolta dei piccoli quantitativi di carburante eventualmente fuoriuscito dalla tubazione, dai raccordi e dalle valvole, al fine di ridurre le conseguenze di un eventuale sversamento da predisporre lungo la linea di manichette, bordo compreso;
- metri cinquanta di panne galleggianti che devono essere pronte all’uso per contenere eventuali sversamenti di idrocarburi mediante la circuizione dello specchio acqueo attorno all’unità che effettua il bunkeraggio e quello prospiciente l’impianto fisso di distribuzione;
- due sacchi da Kg. 25 (venticinque) di materiale assorbente di tipo approvato e relative attrezzature di raccolta per la bonifica delle acque eventualmente inquinate;
- Apposito cartello riportante il recapito telefonico ove è prontamente reperibile il responsabile, incluso il recapito ove sono custodite le dotazioni antinquinamento durante il periodo di chiusura, nonché i numeri di emergenza dei Vigili del Fuoco e dell’Autorità Marittima;
- Le attrezzature antinquinamento, nonché i prodotti disinfuanti di cui sopra dovranno essere tenuti a disposizione dell’Autorità Marittima per ogni eventuale esigenza od emergenza di “inquinamento marino” da idrocarburi o da sostanze liquide nocive di comportamento affine, portuale ed extra portuale, che dovesse verificarsi indipendentemente dalle operazioni di bunkeraggio che interessano il distributore.

Art. 109 Disposizioni relative all’ormeggio

1. Il tratto di banchina antistante il distributore fisso di carburante ubicato in Calata G.B. Cuneo all’estremità di levante, è riservato solamente alle unità navali sino ad una lunghezza fuori tutto inferiore a metri 24, che devono effettuare operazioni di bunkeraggio e per il tempo strettamente necessario all’esecuzione delle operazioni stesse.
2. Il tratto di banchina antistante il distributore fisso di carburante ubicato in testata alla Banchina Aicardi, è destinato in via prevalente all’effettuazione di operazioni commerciali e vi potranno ormeggiare le unità che debbono effettuare operazioni di bunkeraggio per il tempo strettamente necessario all’esecuzione delle operazioni stesse.
3. (comma abrogato dall’ordinanza n. 62/2009 del 13.08.2009 art. 1)

CAPO III

DELLE DISPOSIZIONI PER IL RIFORNIMENTO DEGLI IMPIANTI FISSI

Art. 110 Prescrizioni da osservare per l'introduzione di carburante nei serbatoi dei distributori fissi

1. Il rifornimento degli impianti di distribuzione può essere fatta tramite autobotti o idonei mezzi nautici, nel rispetto delle condizioni previste dal citato D.M. 31 luglio 1934 e successive modifiche e integrazioni.
2. Durante le operazioni di introduzione di carburante a mezzo autobotte nei serbatoi dei distributori fissi in banchina, devono osservarsi, per quanto applicabili, le norme contenute nel presente Titolo.
3. Fermo restando che l'introduzione di carburante nei serbatoi dei distributori fissi deve avvenire in ore diurne, il titolare del distributore fisso deve verificare che:
 - .1 i mezzi antincendio ed antinquinamento siano efficienti e pronti all'uso;
 - .2 i serbatoi siano efficienti in ogni parte e pronti a ricevere il carburante;
 - .3 l'autobotte (motrice e rimorchio), gli annessi ausili e mezzi per il rifornimento siano in perfetta efficienza ed in regola con le pertinenti norme sulla circolazione stradale e sulla costruzione dei serbatoi cisterna;
 - .4 il personale dell'autobotte sia abilitato alla speciale conduzione del mezzo e perfettamente istruito sulle modalità di intervento in caso di incendio e/o fuoriuscita di prodotto combustibile/infiammabile;
 - .5 a rifornimento ultimato, l'autobotte con eventuale rimorchio, deve lasciare immediatamente l'ambito portuale;
 - .6 le autobotti ed i loro rimorchi devono essere in possesso di tutte le abilitazioni e le certificazioni previste per il trasporto di prodotto infiammabili;
 - .7 durante le operazioni di travaso tutti gli scarichi dei motori devono essere provvisti di reti parascintille;
 - .8 tra l'autobotte e la cisterna da rifornire deve essere stabilita la equipotenzialità elettrica;
 - .9 nella zona interessata al rifornimento, per tutta la sua durata, nel raggio venti metri non devono essere in corso lavori con impiego di fiamma libera di qualsiasi natura o che comunque generino scintille o calore;
 - .10 per tutta la durata del rifornimento, intorno all'autobotte, ad una distanza di almeno 20 metri non devono essere presenti altri automezzi o persone estranee. la zona interessata dovrà essere opportunamente delimitata a cura della società/ditta concessionaria del deposito e segnalata;
 - .11 le tubazioni di travaso devono essere in ottimo stato e di caratteristiche tali da evitare perdite di liquido combustibile; comunque dovrà essere sistemata una vasca di raccolta nei punti di attacco delle manichette;
 - .12 le operazioni di travaso devono essere immediatamente sospese in presenza di temporali con scariche elettriche;
 - .13 nel caso di rifornimento notturno, assicurarsi che l'intensità di illuminazione sia uguale o superiore a 10 lux ai punti di attacco delle manichette.

CAPO IV
DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER IL RIFORNIMENTO DI OLIO
LUBRIFICANTE A MEZZO AUTOBOTTI O DISTRIBUTORI MOBILI

Art. 111 Generalità e modalità di svolgimento del servizio

1. Chiunque intenda effettuare il rifornimento di olio lubrificante deve informare la Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto in forma scritta (via fax o posta elettronica) con almeno 24 ore di anticipo, riportando nell'istanza almeno le seguenti notizie:
 - l'indicazione del vettore, e del mezzo utilizzato;
 - la denominazione sociale dell'impresa rifornitrice e gli estremi dell'autorizzazione ad operare in porto, rilasciata dalla Capitaneria di Porto;
 - il nominativo e la nazionalità della nave da rifornire;
 - la banchina presso la quale è ormeggiata;
 - la data e l'orario presunto dell'inizio operazioni;
 - la data di collaudo delle manichette ed il periodo di validità dello stesso;
 - il nominativo del personale facente parte del presidio antinquinamento e le dotazioni presenti in loco (es. autista, membri equipaggio).
2. La Capitaneria di Porto potrà imporre ulteriori prescrizioni a quelle di seguito indicate, in relazione alle esigenze specifiche:
 - la sosta in banchina dell'autobotte non dovrà intralciare le operazioni commerciali delle navi operanti in zona;
 - le tubazioni del carico dovranno avere caratteristiche tali da evitare rotture e perdite di liquido;
 - le operazioni di rifornimento dovranno essere interrotte in caso di inconvenienti tali da costituire pericolo per l'incolumità delle persone e della sicurezza portuale, oltreché per esigenze operative di unità commerciali;
 - divieto di operare sottobordo con più di un'autobotte per volta;
 - il responsabile dell'autobotte non deve mai allontanarsi dalla stessa, tenendo particolarmente in vista gli eventuali punti di collegamento dei vari tratti delle manichette;
 - presenza di un presidio antinquinamento qualificato ed attrezzato con mezzi adeguati ed efficienti, fornito: dalla Società fornitrice del prodotto, ovvero dal comando di bordo.
3. Qualora si verifichi uno sversamento di olio lubrificante a bordo o in banchina, l'operazione deve essere immediatamente sospesa e non dovrà essere ripresa senza nuovo ordine dell'Autorità Marittima, che dovrà essere immediatamente avvertita dal responsabile dell'autobotte o dal comando di bordo per la valutazione delle circostanze e l'adozione delle opportune misure.
4. Al verificarsi di un inquinamento, ferma restando la responsabilità di chi lo ha causato, il comando di bordo ed il responsabile dell'autobotte devono adoperarsi in concerto, con i propri mezzi, per la bonifica degli specchi acquei e delle banchine inquinate.
5. Sono a carico dei responsabili le spese occorrenti per contenere ed abbattere l'inquinamento.

CAPO V

DEPOSITI COSTIERI

Art. 112 Generalità

I concessionari di stabilimenti e di depositi costieri di oli minerali e/o derivati, nonché di liquidi inquinanti e/o nocivi sono tenuti ad osservare con ogni diligenza le norme generali di sicurezza vigenti in materia e quelle particolari indicate dalle commissioni di collaudo e di controllo (art. 48 del Regolamento al Codice della navigazione) e ciò indipendentemente dalle precauzioni che vengono adottate a bordo e nelle adiacenze delle navi cisterna nel corso delle operazioni di imbarco e sbarco, a cura del Comando delle navi stesse o a seguito di prescrizioni particolari da parte dell'Autorità Marittima.

Art. 113 Sversamento e bonifica

1. I concessionari di stabilimenti e depositi costieri sono tenuti a curare che durante il maneggio dei tubi/manichette e nel corso delle operazioni di carico e scarico di liquidi infiammabili o combustibili non si verifichino perdite dei liquidi stessi in quantità anche minima.
2. Qualora, malgrado le cautele suddette, si verifichi spargimento dei liquidi, sia all'interno dello stabilimento, sia sulle calate o all'interno del porto, le operazioni di carico e scarico devono essere immediatamente interrotte per provvedere all'eliminazione delle perdite ed alla raccolta del liquido sparso.
3. Le acque pluviali e quelle che gli stabilimenti scaricano in mare debbono essere convogliate in vasche di decantazione o trappole che le separino dalle sostanze oleose e i concessionari debbono provvedere con mezzi idonei a raccogliere i residui di oli minerali eventualmente scaricatisi in mare.
4. Nel caso di versamento di liquidi in porto, i concessionari sono inoltre tenuti a informare l'Autorità Marittima affinché possano essere adottate le misure necessarie.
5. Gli stabilimenti hanno l'obbligo di dotarsi di una congrua scorta di solvente idoneo a depurare le acque del mare in caso di spandimento di prodotti inquinanti durante le operazioni di caricazione e di discarica delle cisterne. L'impiego dei solventi è comunque soggetto ad autorizzazione preventiva da parte di questa Capitaneria di Porto che, inoltre, si riserva la facoltà di disporre l'impiego di panne galleggianti, anche a scopo preventivo, durante le operazioni di imbarco, sbarco e allibo di prodotti petroliferi o altri prodotti comunque inquinanti.

Art. 114 Servizio integrativo antincendio

L'Autorità Marittima si riserva la facoltà di integrare, qualora lo ritenga necessario, i servizi di sicurezza degli stabilimenti costieri con mezzi e personale delle società autorizzate a prestare il servizio integrativo antincendio di cui al Titolo VI del presente regolamento.

Art. 115 Deposito temporaneo in banchina di oli minerali

1. I depositi temporanei di oli minerali e/o derivati in fusti o latte, debbono essere collocati esclusivamente nelle zone portuali all'uopo predisposte.
2. Le giacenze di detti prodotti sulle banchine e/o sulle calate del porto, devono essere limitate al tempo strettamente necessario per la loro caricazione/sbarco.

CAPO VI NORME FINALI

Art. 116 Disposizioni finali

1. Il personale addetto al trasporto del carburante, nonché il personale preposto ai distributori fissi di carburante, deve essere qualificato e a conoscenza delle norme che regolano il servizio e quelle di sicurezza di cui agli articoli 78 e 80 del D.M. 31.07.1934 e successiva modificazioni.
2. Lo stesso personale non deve allontanarsi dall'autobotte o dal distributore durante le operazioni di bunkeraggio, bensì deve seguire costantemente le operazioni sorvegliando e ponendo in essere ogni azione preordinata a scongiurare che si verifichino situazioni pregiudizievoli, prestando particolare attenzione a che nessun estraneo si avvicini all'area recintata.

Art. 117 Divieti

In nessun caso possono essere effettuati:

- rifornimenti di carburante e olio lubrificante in fusti o altri recipienti di bordo, anche se fissi, che non risultino approvati ed omologati dagli organismi preposti per il detto uso;
- travasi di carburante da autobotti o da distributori fissi in fusti o altri recipienti vari in banchina.

TITOLO VIII DEPOSITO MERCI

CAPO I MERCI NON PERICOLOSE

Art. 118 Deposito merci in banchina

1. Chiunque intende depositare temporaneamente sulle banchine dei porti di Oneglia e Porto Maurizio merci e materiali deve farne preventiva domanda alla Capitaneria di Porto di Imperia almeno tre giorni prima delle operazioni di sistemazione delle stesse, indicando la zona e la superficie che intende occupare, la presumibile durata dell'operazione, la qualità e la quantità delle merci e dei materiali in sosta.
2. La Capitaneria di Porto di Imperia si riserva la facoltà di accogliere in tutto od in parte l'istanza di cui al precedente punto 1 secondo le contingenti esigenze del porto. In ogni caso, non sarà mai autorizzata la sosta di merci nello spazio prossimo al ciglio della banchina ad una profondità minore di metri 10; nel Porto di Oneglia dovrà essere sempre lasciato libero lo spazio ove corrono le rotaie per il movimento dei carri ferroviari.
3. L'accatastamento della merce deve essere fatto a regola d'arte ed in modo da non costituire pericolo per la sicurezza e l'incolumità delle persone. Qualora la merce depositata sia suddivisa in più partite, dovrà essere depositata sempre in modo da consentire, in sicurezza, la manovra dei mezzi adibiti alla movimentazione della merce.
4. Il destinatario dell'autorizzazione dovrà assicurare un'adeguata vigilanza anche ai fini della prevenzione incendi, rimanendo comunque responsabile a tutti gli effetti civili e penali dei danni che dovessero cagionarsi in relazione al deposito autorizzato.
5. L'Autorità Marittima avrà la facoltà di revocare in qualsiasi momento, in tutto o in parte ed a suo insindacabile giudizio, l'autorizzazione per l'occupazione delle aree portuali, restando gli utenti obbligati a lasciare libere le zone occupate entro il termine che sarà loro fissato senza diritto ad indennità, rimborso spese o diritti di sosta già versati.
6. In caso di mancata esecuzione la rimozione delle merci avverrà d'ufficio a spese degli interessati ai sensi dell'art. 84 del Codice della navigazione.
7. L'autorizzazione è rilasciata dall'Autorità Marittima ai soli fini rientranti nelle proprie competenze e non esime il richiedente dal munirsi di tutte le altre autorizzazioni/licenze rilasciate da altri enti/organismi ai sensi della vigente normativa (es.: ai fini demaniali marittimi è il Comune di Imperia).

CAPO II MERCİ PERICOLOSE

SEZIONE I

Art.119 Sosta delle merci pericolose in porto

1. La sosta delle merci pericolose è consentita esclusivamente nelle aree autorizzate dalla Capitaneria di Porto, sulla base delle prescrizioni e procedure di cui al successivo articolo 120.
2. La Capitaneria di Porto dispone lo spostamento delle merci pericolose che dovessero essere trovate al di fuori delle aree predette, con spese a carico di chi ha introdotto via terra o da sbarco, la merce pericolosa in porto.
3. E' vietata la sosta in porto delle merci pericolose classe IMO 1 (esplosivi), 6.2 (infettanti) e rifiuti in genere, 7 (sostanze radioattive).
4. La sosta delle merci pericolose è consentita esclusivamente per le merci pericolose in colli destinate all'imbarco o provenienti da sbarco e/o traffici intermodali terrestri.
5. Le merci pericolose possono sostare nelle aree di cui al precedente punto 1 per un periodo massimo di trenta giorni, eventualmente prorogabili su richiesta motivata degli interessati.
6. Il ricevitore deve provvedere per il ritiro della merce pericolosa entro trenta giorni dalla data di sbarco della stessa, salvo proroga concessa dalla Capitaneria di Porto.
7. Nel caso si intenda depositare nelle aree di sosta le merci pericolose destinate all'imbarco, lo spedizioniere della merce farà pervenire alla Capitaneria di Porto una comunicazione in triplice copia, in carta semplice, compilata secondo il fac-simile in allegato 11.
8. La comunicazione deve indicare l'area di destinazione della merce, il nome e la nazionalità e n. IMO della nave su cui è previsto l'imbarco, la data e l'ora di previsto arrivo della stessa, il varco portuale di entrata e la data e l'ora di presunta entrata dello stesso, l'unità di carico, il tipo di container, il nome tecnico, la classificazione IMO, la pagina dell'IMDG Code, il numero UN, il numero di colli, l'imballaggio ed il peso lordo della merce pericolosa.
9. Inoltre, deve essere specificato se la merce affluisce al porto via strada o via ferrovia.
10. Nella stessa comunicazione lo spedizioniere dovrà attestare che gli imballaggi delle merci pericolose sono omologati UN in conformità alla vigente normativa IMDG CODE e che gli imballaggi stessi, i freight containers, i veicoli cisterna ed i contenitori intermedi (IBC) sono regolarmente contrassegnati ed etichettati in conformità alla vigente normativa IMDG CODE ed ADR.
11. La Capitaneria di Porto esaminata la comunicazione predetta, ne restituisce una copia allo spedizioniere con le determinazioni del caso.
12. Copia della comunicazione predetta, vistata dalla Capitaneria di Porto deve essere consegnata a cura dello spedizioniere, al responsabile dell'impresa portuale.
13. Nel caso si intenda depositare in sosta nelle aree di sosta le merci pericolose provenienti da sbarco, l'armatore o il raccomandatario marittimo della nave deve allegare all'istanza intesa ad ottenere il nulla – osta allo sbarco una comunicazione in triplice copia in carta semplice, compilata secondo il fac-simile allegato 12.
14. La comunicazione deve indicare l'area in cui si intende depositare la merce, il nome, la nazionalità e n. IMO della nave, la data e l'ora di previsto arrivo della merce, il varco portuale di entrata e la data e l'ora di presunta entrata, l'unità di carico, il tipo di container, il nome tecnico, la classificazione IMO, la pagina dell'IMDG Code, il numero UN, il numero di colli, l'imballaggio ed il peso lordo.
15. La Capitaneria di Porto, esaminata la comunicazione, ne restituisce una copia con le determinazioni del caso; sul nulla osta allo sbarco apporrà la dizione: "con sosta temporanea nell'area apposita in attesa di avviamento fuori area portuale".
16. In porto possono sostare, secondo i criteri indicati nella presente regola, solamente le merci pericolose munite della documentazione di cui ai punti da 7 a 10 e da 15 a 17 dell'articolo.
17. Le comunicazioni indicate nella presente regola devono pervenire alla Capitaneria di Porto entro le ore 12 del giorno feriale che sia almeno 5 giorni prima dell'arrivo della merce in porto.

Art. 120 Aree per la sosta

1. Le disposizioni del presente articolo si applicano alle aree adibite alla sosta delle merci pericolose.
2. Chi intende realizzare e gestire un'area per la sosta delle merci pericolose deve presentare apposita istanza (in triplice copia, di cui una in bollo) alla Capitaneria di Porto, allegando la documentazione prevista dalle linee guida del D.M. 4 maggio 1998.
3. La Capitaneria di Porto, acquisito il parere della A.S.L. e del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, si esprime in merito all'istanza.
4. In caso di esito positivo rilascia l'autorizzazione alla sosta, specificando le classi IMO di merci pericolose che vi possono sostare e le eventuali condizioni cui è subordinata la validità dell'autorizzazione stessa.
5. L'area per la sosta di merci pericolose deve soddisfare i requisiti di cui al punto 6 del presente articolo. La Capitaneria di Porto potrà autorizzare, su istanza degli interessati, soluzioni alternative di pari efficacia.
6. Caratteristiche minimali dell'area in funzione della sostanza stoccata:
 - .1 l'area deve essere pavimentata od asfaltata;
 - .2 sul piano di calpestio dell'area debbono essere tracciati con pittura le zone in cui possono essere posizionate le varie classi di merci pericolose;
 - .3 la separazione fra le varie classi di merci pericolose deve rispettare quanto indicato dalla normativa vigente;
 - .4 sul perimetro esterno dell'area deve essere sistemata idonea e visibile segnaletica, in lingua italiana ed inglese, indicante la destinazione e sosta di merci pericolose, il divieto di fumare, il divieto di accesso alle persone ed ai mezzi non autorizzati;
 - .5 deve altresì essere esposto un cartello riportante la simbologia IMO delle etichette di pericolosità, di prodotto inquinante marino;
 - .6 l'area e la relativa fascia perimetrale di metri 3 devono essere adeguatamente illuminate (illuminamento almeno pari a 10 lux);
 - .7 l'impianto elettrico di illuminazione e gli impianti elettrici, comunque, presenti nell'area e nella relativa fascia perimetrale di metri 3 debbono essere di sicurezza appropriata per utilizzo in atmosfera satura di gas infiammabili;
 - .8 all'interno dell'area, nella relativa fascia perimetrale di metri 3 e nel sottosuolo corrispondente, non devono essere presenti tubolature per gas, per sostanze infiammabili o combustibili;
 - .9 deve essere possibile contenere gli eventuali colaggi e acque reflue inquinate in modo che non finiscano in mare o nelle fognature;
 - .10 l'area e la relativa fascia perimetrale di metri 3 deve essere mantenuta pulita e in ordine;
 - .11 nei pressi dell'area deve essere installato un apparecchio telefonico, nei pressi del quale deve essere apposta una targa con i numeri telefonici di emergenza, ovvero i componenti del servizio di sorveglianza devono disporre di un telefono cellulare con memorizzati i numeri di emergenza;
 - .12 nei pressi dell'area deve essere azionabile un segnale di allarme costituito da un segnale sonoro e uno luminoso;
 - .13 il segnale sonoro deve operare nella gamma fra i 250 e i 700 Hz;
 - .14 il segnale luminoso deve essere di colore rosso lampeggiante e visibile per 360°;
 - .15 nei pressi del pulsante del segnale di allarme deve essere posta una targa con la dicitura: "Azionare in caso di emergenza";
 - .16 l'area deve essere protetta dalle scariche atmosferiche;
 - .17 nell'area di sosta devono essere disponibili le pubblicazioni aggiornate EMS e MFAG contenute nel Supplemento all'IMDG CODE, nonché copia della comunicazione di cui all'articolo 121.5.9, nonché le seguenti dotazioni mantenute sempre in stato di piena efficienza:

- n. 2 apparecchi di respirazione ad aria compressa completi di bombole;
- n. 4 bombole di rispetto per i suddetti autorespiratori;
- n. 2 lampade di sicurezza portatili elettriche;
- n. 2 tute antincendio di materiale che protegga la pelle dal calore radiante del fuoco e dalle bruciature o dalle scottature da vapore e la cui superficie esterna sia resistente all'acqua. I suddetti materiali debbono essere di tipo approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- n. 2 paia di stivali di gomma;
- n. 2 paia di occhiali protettivi a tenuta stagna ai gas;
- n. 2 tute di gomma o di adatta materia plastica;
- n. 2 copricapo a visiera in tessuto impermeabilizzato resistente ai prodotti corrosivi, con protezione per il collo e schermo fisso trasparente;
- una scorta adeguata di cascame di cotone bianco;
- 1 metro cubo di sabbia contenuta in sacchetti;
- 1 metro cubo di segatura od altro materiale assorbente contenuta in sacchetti.

Art.121 Compiti del gestore dell'area di sosta

1. Il gestore individua fra i propri dipendenti il Responsabile merci pericolose ed un suo sostituto, cui compete assicurare il rispetto delle norme in materia di sicurezza delle operazioni portuali di imbarco, sbarco, movimentazione e sosta delle merci pericolose.
2. Tale incarico può essere assunto dal responsabile del servizio di prevenzione e protezione di cui all'art. 8 del D.L. n. 626/94 nei casi in cui tale responsabilità sia attribuita ad un dipendente, ovvero, negli altri casi da un dipendente tecnico iscritto nell'elenco del Ministero dell'Interno ai sensi del D.M. 25 marzo 1985 di cui alla Legge 818/84.
3. Il Responsabile merci pericolose ed il suo sostituto, devono assicurare la propria reperibilità in ogni momento; alla Capitaneria di Porto debbono essere forniti, e mantenuti aggiornati l'indirizzo ed i recapiti telefonici del Responsabile merci pericolose e del suo sostituto e non dovrà svolgere altre mansioni incompatibili di ordine commerciale e/o amministrativo.
4. Il Gestore assicura:
 - un collegamento VHF od a mezzo telefono con la Capitaneria di Porto;
 - un organizzazione di emergenza all'interno dell'area assegnata;
5. Il responsabile merci pericolose deve:
 - .1 consentire l'introduzione nell'area delle merci pericolose solamente in presenza della documentazione prevista dal presente regolamento;
 - .2 consentire l'imbarco e lo sbarco delle merci pericolose solamente in presenza dell'autorizzazione all'imbarco o del nulla osta allo sbarco;
 - .3 assicurare il rispetto delle disposizioni impartite dalla Capitaneria di Porto in materia di imbarco e sbarco delle merci pericolose, ivi comprese le posizioni di stivaggio di quelle da imbarcare;
 - .4 accertare che le merci pericolose destinate all'imbarco siano correttamente marcate ed etichettate in conformità alle disposizioni dell' IMDG CODE provvedendo come necessario alla regolarizzazione, le spese conseguenti sono a carico degli interessati;
 - .5 verificare, per quanto attiene le merci pericolose, che i colli, le "unità di carico", i "carrelli", i contenitori intermedi, i contenitori o i veicoli cisterna, i veicoli stradali non presentino colaggi o perdite di contenuto degli stessi; in presenza di tale inconveniente informare immediatamente la Capitaneria di Porto che, sentita l'A.S.L., disporrà l'adozione dei provvedimenti del caso. Le merci pericolose, comunque confezionate, dovranno essere poste in banchina in una zona opportunamente delimitata e vigilata. La rimozione delle merci pericolose potrà avvenire previo riconfezionamento delle stesse a soddisfazione della Capitaneria di Porto, sulla base di quanto prescritto dalla vigente normativa in materia di trasporto delle merci pericolose;

- .6 sospendere le operazioni di imbarco, sbarco e movimentazione delle merci pericolose qualora, a suo giudizio, le condizioni meteo marine siano tali da rendere seriamente rischiose tali operazioni;
- .7 assicurare la corretta e regolare gestione dell'area di sosta;
- .8 impartire, in caso di emergenza, le prime disposizioni contingenti in attesa dell'arrivo del personale della Capitaneria di Porto e dei Vigili del Fuoco;
- .9 comunicare giornalmente (via fax al n. 0183/652224) entro le ore 09.00 alla Capitaneria di Porto, la situazione delle merci pericolose presenti all'interno dell'area di sosta riferita alle ore 08:00 dello stesso giorno.

TITOLO IX DELL'IMBARCO, SBARCO E TRASBORDO DELLE MERCI PERICOLOSE

SEZIONE I DISPOSIZIONI COMUNI

Art. 122 Campo di applicazione

1. Le norme della presente parte si applicano alle operazioni di imbarco, sbarco e trasbordo di merci pericolose ammesse al trasporto marittimo.
2. Ai fini di quanto disposto nel presente Titolo, si applicano le definizioni contenute nella vigente normativa nazionale e internazionale in materia di trasporto di merci pericolose.
3. In nessun caso potrà essere effettuata la caricazione di merci pericolose a bordo di navi e/o galleggianti che non siano stati riconosciuti idonei al trasporto, a mente delle vigenti disposizioni nazionali ed internazionali, in relazione alla classe delle merci da imbarcare.

Art. 123 Disposizioni generali

1. In considerazione della contiguità dell'abitato cittadino agli ormeggi portuali, nel Porto di Imperia sono vietate le operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo di sostanze classe IMO:
 - 1 esplosive – 6.2 infettanti – 7 radioattive, eccezione fatta per modesti quantitativi di tali sostanze appartenenti alle categorie dei fuochi pirotecnici.
2. E' vietato l'accesso al Porto di Imperia di navi che abbiano a bordo, in transito, merci pericolose e non siano in possesso della documentazione prevista dalla vigente normativa italiana attestante la loro idoneità al trasporto di merci pericolose, nonché di navi e veicoli che hanno a bordo materiali di cui alle classi IMO n.1 (esplosivi), 6.2 (infettanti), 7 (sostanze radioattive).

Art. 124 Banchine destinate alla movimentazione di merci pericolose

Nel rispetto della destinazione dei moli e delle banchine di cui al precedente articolo 3 del presente Regolamento, fatte salve eventuali contingenti e diverse esigenze, le navi che effettuano operazioni di imbarco/sbarco delle merci pericolose, dovranno ormeggiarsi alle banchine di cui al precedente art.104.1

Art. 125 Transito di navi con a bordo merci pericolose

1. Qualora una nave abbia a bordo merci pericolose e debba imbarcare o sbarcare merci non pericolose, l'armatore, l'armatore (o il raccomandatario marittimo) della nave farà alla Capitaneria di Porto una comunicazione (in triplice copia, in carta semplice) compilata secondo il fac-simile in allegato 13, cui dovrà essere allegato il "Manifesto speciale" di cui alla reg. 5 Cap VII Solas 74/78, come emendata ed alla regola 4, Annesso III Marpol 73/78, come emendata.
2. La comunicazione deve indicare il nome, la nazionalità, il tonnellaggio lordo, l'anno di costruzione, il numero IMO della nave, nonché il previsto ormeggio, data e ora di arrivo a Imperia.
3. Inoltre dovrà essere specificato se le operazioni di imbarco/sbarco interessino o meno le stive o le boccaporte in/su cui siano stivate le merci pericolose in transito e se la nave sia in possesso della "Dichiarazione di Conformità" di cui alla Reg. 54.3, Cap. II – 2, Solas '74.
4. Detta comunicazione deve pervenire alla Capitaneria di Porto con cinque giorni di anticipo rispetto al previsto arrivo della nave.
5. La Capitaneria di Porto esaminata la comunicazione, ne restituisce una copia all'armatore o (raccomandatario marittimo) con le determinazioni del caso in ordine alla sorveglianza antincendio ed alle altre misure di sicurezza ritenute necessarie.

6. L'armatore (o il raccomandatario marittimo) della nave che ha presentato la comunicazione di cui al punto 1 del presente articolo è tenuto a dar corso ai provvedimenti disposti dalla Capitaneria di Porto ed a informare il Comandante della nave dei provvedimenti che lo stesso dovrà ottemperare.

Art.126 Entrata/uscita e circolazione delle merci pericolose

1. La presente regola si applica sia al trasporto su strada, sia al trasporto a mezzo ferrovia.
2. Possono entrare in porto solamente le merci pericolose destinate all'imbarco, ivi comprese quelle costituenti provviste di bordo.
3. All'interno del porto possono circolare solamente le merci pericolose:
 - destinate all'imbarco ivi comprese quelle costituenti provviste di bordo;
 - provenienti da sbarco;
 - provenienti o destinati dalle/ alle aree di sosta situati all'interno di porto.
4. Nel caso di merci pericolose che affluiscono dal varco portuale direttamente sottobordo alla nave, con conseguente imbarco diretto, la Capitaneria di Porto appone in calce all'autorizzazione all'imbarco e trasporto la seguente dicitura: " con obbligo di imbarco diretto senza sosta nelle aree portuali".
5. Nel caso di merci pericolose che defluiscano da sottobordo alla nave direttamente al varco portuale, la Capitaneria di Porto appone in calce al nulla-osta allo sbarco la seguente dicitura: "con obbligo di sbarco diretto senza sosta nelle aree portuali" .
6. Nel caso di merci pericolose che affluiscono dal varco portuale all'area di sosta di cui all'art. 119.1 e alle aree di cui all'art. 135.5, lo spedizioniere della merce deve attenersi a quanto indicato ai punti 7, 8, 9, 10.
7. Nel caso di merci pericolose che debbano defluire dall'area di sosta, lo spedizioniere farà pervenire alla Capitaneria di Porto una comunicazione (in triplice copia in carta semplice) compilata secondo il fac-simile in allegato 12.
8. La comunicazione deve indicare il nome, la nazionalità e il n. IMO della nave da cui sono state sbarcate le merci, la data e ora di arrivo a Imperia della stessa, l'area di provenienza, il varco portuale di uscita e ora di presunta uscita dallo stesso, l'unità di carico, il tipo di container, il nome tecnico, la classificazione IMO, la pagina dell' IMDG CODE, il numero UN, il numero dei colli, l'imballaggio ed il peso lordo della merce pericolosa. Inoltre, deve essere specificato se la merce defluisce dal porto via strada o via ferrovia.
9. La Capitaneria di Porto, esaminata la comunicazione predetta, ne restituisce una copia allo spedizioniere con le determinazioni del caso.
10. Copia della comunicazione predetta, vistata dalla Capitaneria di Porto deve essere consegnata, a cura dello spedizioniere, al gestore dell'area.
11. La comunicazione indicata nel presente punto deve pervenire alla Capitaneria di Porto entro le ore 12 del giorno feriale che sia almeno cinque giorni prima dell'uscita della merce dal porto.
12. All'interno del porto, si applicano - oltre a quanto previsto dal presente regolamento le disposizioni legislative e regolamentari, in vigore nel territorio nazionale, in materia di trasporto di merci pericolose su strada o via ferrovia.
13. I contenitori-cisterna e veicoli-cisterna contenenti merci pericolose oppure che siano vuoti e non puliti, destinati all'imbarco o provenienti da sbarco che circolano nel porto, debbono essere omologati e collaudati in conformità delle norme vigenti. I "freight containers" contenenti merci pericolose, destinati all'imbarco o provenienti da sbarco, debbono soddisfare le disposizioni della convenzione GSC '72. come emendata.
14. Le merci pericolose che entrano od escono dal porto debbono percorrere il tragitto tra il varco portuale, l'area di deposito o la zona di imbarco e sbarco e viceversa nel più breve tempo possibile e con percorso diretto senza effettuare soste nelle aree portuali.
15. Qualora durante il percorso stradale dovessero verificarsi rotture o danneggiamenti dei colli, delle "unità di carico", dei "carrelli", dei contenitori intermedi dei contenitori o veicoli cisterna, dei veicoli stradali, oppure colaggi o perdite del contenuto degli stessi, il conducente del

veicolo stradale con cui sono trasportate le merci pericolose deve informare immediatamente la Capitaneria di Porto che, sentita l'A.S.L., disporrà per i provvedimenti del caso.

16. Le merci pericolose di cui al punto precedente dovranno essere poste in una zona opportunamente delimitata e vigilata:
 - a cura del trasportatore, nel caso l'inconveniente sia avvenuto tra il varco portuale e l'area di deposito o il bordo e viceversa;
 - a cura del responsabile del gestore nel caso l'inconveniente sia avvenuto all'interno dell'area di deposito.
17. La rimozione delle merci pericolose potrà avvenire previo riconfezionamento delle stesse a soddisfazione della Capitaneria di Porto sulla base di quanto prescritto dalla vigente normativa in materia di trasporto di merci pericolose.
18. Il trasporto delle merci pericolose a mezzo ferrovia all'interno del porto avviene sotto la responsabilità del gestore del servizio ferroviario, sulla base della normativa nazionale ed internazionale in materia di trasporto ferroviario di merci pericolose, ferma restando la competenza della Capitaneria di Porto per quanto attiene la sicurezza portuale.
19. E' comunque vietata la manovra "a spinta" dei carri ferroviari su cui siano sistemate merci pericolose di qualsiasi classe.

SEZIONE II

IMBARCO, SBARCO E TRASBORDO DELLE MERCI PERICOLOSE

Art. 127 Norme per l'imbarco e sbarco di merci pericolose

1. Ad eccezione delle merci pericolose in colli per le quali è prevista apposita normativa (Decreto Dirigenziale 36/2004 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto), l'armatore di navi mercantili, sia nazionali che estere, che debbano compiere operazioni di imbarco o sbarco di merci pericolose, oltre ad espletare le formalità di arrivo/partenza di cui all'articolo 179 e 181 del Codice della navigazione e quelle di cui alla Parte I del presente regolamento, per quanto applicabili, hanno l'obbligo di presentare in triplice copia di cui due in bollo, anche per il tramite dell'Agenzia marittima, in uno alla richiesta di accosto, un'istanza di autorizzazione all'imbarco/nulla osta allo sbarco di merci pericolose, conforme ai modelli allegati al presente Regolamento (allegato 14-1 e 14-2) che indichi, ove applicabili:
 - nome, nazionalità e stazza lorda della nave;
 - data e ora di previsto arrivo della nave;
 - ormeggio previsto per la nave in porto;
 - porto di destinazione o di provenienza della merce;
 - categoria nocività MARPOL;
 - categoria pericolosità, pagina codice IMDG CODE;
 - appendice BC CODE;
 - capitolo IBC CODE.
 - nome tecnico, numero ONU;
 - tipologia del trasporto:
 - rinfusa liquida
 - rinfusa solida e peso lordo della merce pericolosa da imbarcare ;
 - posizione di stivaggio prevista per le merci da imbarcare e posizione di stivaggio per le merci da sbarcare.
2. Le predette informazioni sul carico devono essere date per ogni merce da imbarcare o sbarcare.

Art. 128 Documentazione integrativa da allegare alla istanza di autorizzazione all'imbarco/nulla osta allo sbarco

L'armatore, anche per il tramite dell'Agenzia Marittima, dovrà presentare, in uno alla richiesta di autorizzazione all'imbarco/nulla osta allo sbarco di merci pericolose di cui al precedente art. 128, la sottoannotata documentazione:

- copia della pertinente certificazione nave relativa alla idoneità della stessa al trasporto delle merci pericolose (qualora non già depositata);
- "manifesto delle merci pericolose" (di cui alla regola 5.5 Capitolo VII Solas 74 come emendata ed alla Regola 4, Annesso III, Marpol 73/78);
- copia della "Scheda di sicurezza" relativa alla merce trasportata o, in alternativa, le pertinenti informazioni estrapolate dalle "Procedura di emergenza per navi che trasportano merci pericolose" (EMS) e dalla "Guida per il primo soccorso medico" (MFAG), da allegare al documento sub b, qualora nella dichiarazione multimodale non siano indicati i corretti EMS e MFAG; tale documento dovrà contenere le seguenti informazioni:
 - identificazione del prodotto e della casa produttrice;
 - composizione ed informazione sui componenti;
 - identificazione dei rischi;
 - misure di pronto soccorso;
 - interventi in caso di incendio;

- misure in caso di incendi;
 - movimentazione e stivaggio;
 - protezione delle persone e controlli cui debbono essere sottoposti i lavoratori addetti;
 - proprietà chimico-fisiche;
 - stabilità e reattività;
 - informazioni tossicologiche;
 - informazioni tutela ambientale e smaltimento;
 - classificazione ai fini del trasporto;
 - altre informazioni.
- Lista delle merci pericolose da imbarcare/sbarcare da indicare con il corretto nome tecnico (PSN);
 - piano di stivaggio delle merci solide alla rinfusa, che rispetti i criteri di separazione e/o segregazione previsti dalla vigente normativa nazionale ed internazionale e redatto in ossequio alle certificazioni di sicurezza rilasciate all'unità (regola 7.3 Cap. VI Solas '74 come emendata);
 - dichiarazione attestante che le merci sono state stivate e caricate secondo le disposizioni della normativa nazionale ed internazionale;
 - piano dei mezzi antincendio in dotazione alla nave (qualora non già depositato);
 - organizzazione del servizio antincendio di bordo.

Art. 129 Rilascio della autorizzazione all'imbarco e nulla osta allo sbarco

1. Al fine di assicurare un assoluto gradiente di sicurezza, in ragione delle caratteristiche geomorfologiche del Porto di Imperia e della vicinanza dello scalo portuale al centro cittadino, resta in facoltà della Capitaneria di Porto di Imperia inserire nell'autorizzazione all'imbarco e/o nel nulla osta allo sbarco prescrizioni aggiuntive rispetto a quelle previste dalle vigenti normative di sicurezza nazionale e internazionale, ovvero richiedere eventuali pareri ad organismi tecnici e/o al Consulente chimico qualora, in ragione della tipologia della merce e/o delle caratteristiche dell'unità e/o dell'accosto operativo, se ne consigli, a giudizio dell'Autorità Marittima, l'adozione.
2. I provvedimenti autorizzativi di cui al presente articolo avranno validità per il singolo viaggio.
3. Le spese eventualmente sostenute in conseguenza di quanto previsto al presente articolo restano a totale carico dell'Armatore.

Art. 130 Sbarco, imbarco e movimentazione sulla stessa nave di merci pericolose

1. Le navi ormeggiate a banchina possono effettuare lo sbarco e il reimbarco, nonché la movimentazione a bordo delle merci pericolose precedentemente imbarcate in altri porti.
2. Le operazioni di cui al precedente punto 1 avvengono sotto la responsabilità del Comandante della nave ed in accordo con il Responsabile di cui all'art. 121 del presente Regolamento.
3. Non è consentito effettuare le operazioni di cui al precedente punto 1 per le merci di classe IMO 1 (esplosivi), 5.1 (comburenti), 5.2 (perossidi organici), 6.2 (infettanti) e rifiuti in genere, 7 (radioattivi).
4. Al termine delle operazioni di cui al precedente punto 1, le merci pericolose devono, comunque, essere stivate nel rispetto di quanto disposto dall'IMDG CODE e dalla documentazione attestante l'idoneità della nave al trasporto di merci pericolose.
5. Durante le operazioni di cui al precedente punto 1 deve essere effettuata la sorveglianza antincendio, qualora siano interessate a dette operazioni merci pericolose di classe IMO 3 (liquidi infiammabili), 4.1 (solidi infiammabili), 4.2 (materie suscettibili di combustione spontanea), 4.3 (materie che a contatto con l'acqua sviluppano gas infiammabili), oppure che abbiano come "rischio secondario" quello dell'infiammabilità.

Art. .131 Sbarco per successivo imbarco su altra nave (transhipment) di merci pericolose

1. Lo sbarco di merce pericolosa da una nave per il suo successivo imbarco su altra nave costituiscono, sotto il profilo amministrativo, due distinte operazioni, per le quali l'armatore (od il raccomandatario) della nave deve presentare apposita istanza di sbarco e di imbarco.
2. Ai fini della sosta in porto, in attesa del successivo imbarco, l'armatore o il raccomandatario marittimo della nave deve rispettare la procedura di cui all'art.119.
3. Le merci pericolose di cui alla presente regola possono sostare, nelle aree portuali autorizzate, per un periodo massimo di trenta giorni, eventualmente prorogabile su richiesta degli interessati.

Art. 132 Merci pericolose escluse dalla disciplina del trasbordo

Dalle operazioni di trasbordo regolamentate dal presente Titolo sono comunque escluse le merci pericolose appartenenti alle classi IMO 1 (esplosivi), 6.2 (infettanti), 7 (radioattivi) ed ai rifiuti in genere.

Art. 133 Prescrizioni di sicurezza

1. Le operazioni di imbarco, sbarco e trasbordo merci pericolose, salva diversa disposizione della Capitaneria di Porto di Imperia, devono essere effettuate in ore diurne e di notte con un illuminamento di almeno 10 lux.
2. Durante i temporali accompagnati da scariche elettriche atmosferiche debbono essere sospese le operazioni di imbarco, sbarco e trasbordo di merci pericolose appartenenti alle seguenti classi e sottoclassi di cui alla regola 2 del capitolo VII della Convenzione Internazionale Solas 74 e successivi emendamenti:
 - gas compressi, liquefatti e disciolti sotto pressione;
 - liquidi infiammabili;
 - solidi infiammabili, sostanze suscettibili di combustione spontanea, sostanze che a contatto con l'acqua sviluppano gas infiammabili;
 - perossidi organici;
 - sostanze velenose (tossiche), limitatamente alle sostanze tossiche infiammabili;
 - corrosivi (limitatamente ai corrosivi infiammabili);
 - sostanze pericolose diverse (limitatamente a quelle contenenti infiammabili).
3. Presso ed a bordo delle navi e dei galleggianti che effettuano operazioni di carico, scarico e trasbordo di merci pericolose appartenenti alle classi e sottoclassi specificate al precedente comma, la Capitaneria di Porto di Imperia potrà disporre un servizio di vigilanza antincendio per tutto il tempo della permanenza in porto per operazioni commerciali della nave e/o galleggiante.

Art. 134 Compiti della nave

1. Le navi che abbiano a bordo merci pericolose devono attenersi, per quanto riguarda l'entrata e l'uscita dal porto, l'ormeggio, il bunkeraggio ed i lavori a bordo, alle disposizioni contenute nel presente regolamento.
2. I mezzi di sollevamento della nave utilizzati per la movimentazione delle merci pericolose devono rispondere alle disposizioni delle Convenzioni ILO nn. 32, 134 e 152 ed essere muniti della relativa certificazione attestante la regolare esecuzione delle visite prescritte.
3. Il Comandante di una nave che abbia a bordo, in transito o debba imbarcare o sbarcare merci pericolose deve:

- iniziare le operazioni di imbarco o sbarco delle merci pericolose dopo aver ricevuto, da parte dell'armatore (o del raccomandatario marittimo) della nave, l'autorizzazione all'imbarco o il nulla osta allo sbarco rilasciata dalla Capitaneria di Porto;
 - attenersi alle prescrizioni contenute nell'autorizzazione o nel nulla osta predetto;
 - mantenere un collegamento VHF od a mezzo telefono con la Capitaneria di Porto;
 - esporre una scheda informativa contenente almeno i seguenti dati:
 - nome tecnico;
 - classificazione IMO;
 - rischio primario e rischio secondario;
 - provvedimenti da adottare in caso di spandimento, incendio, contatto con la persona. Possono essere utilizzate le schede EMS e MFAG contenute nel supplemento all'IMDG CODE.
 - assicurare che lo scalandrone utilizzato per il collegamento nave – terra, sia in condizioni tecnicamente soddisfacenti, poggiante – con la parte inferiore – sulla banchina in maniera sicura, pulito, attrezzato con idonea rete “giapponese” in modo da evitare la caduta accidentale in banchina od in acqua delle persone, convenientemente illuminato (almeno 10 lux) fra il tramonto ed il sorgere del sole;
 - disporre un servizio di controllo delle persone che salgono o scendono da bordo, a mezzo componente l'equipaggio;
 - far rispettare il divieto di fumare nelle stive e nelle aree di ponte ove sono stivate merci pericolose;
 - in caso di inconvenienti riguardanti le merci pericolose, avvisare immediatamente la Capitaneria di Porto ed attenersi alle disposizioni da questa impartite;
 - adottare, in attesa delle disposizioni che emanerà la Capitaneria di Porto, le misure necessarie ad evitare colaggi accidentali in mare di merci pericolose a seguito di rotture o danneggiamenti dei colli, dei contenitori intermedi, dei contenitori o veicoli cisterna, dei veicoli stradali;
 - sospendere le operazioni di imbarco, sbarco o movimentazione delle merci pericolose qualora – a suo giudizio – le condizioni meteomarine siano tali da rendere rischiose tali operazioni.
4. Le navi che hanno a bordo merci pericolose imbarcate in altri porti devono attenersi, per quanto riguarda lo stivaggio delle stesse a quanto previsto dall'IMDG CODE e dalla documentazione attestante l'idoneità della nave al trasporto di merci pericolose.
5. La Capitaneria di Porto disporrà il riposizionamento delle merci pericolose stivate in difformità da quanto stabilito dall'IMDG CODE o dalla documentazione attestante l'idoneità della nave al trasporto di merci pericolose, prima di consentire l'imbarco di altra merce pericolosa e la partenza della nave.

SEZIONE III UNITÀ DI CARICO

Art.135 Riempimento e svuotamento delle “unità di carico” e manipolazione in genere

1. Il riempimento e lo svuotamento delle “unità di carico” ed il confezionamento negli imballaggi delle merci pericolose è consentito nelle aree al coperto ed all’aperto alle condizioni contenute nel presente articolo.
2. Non è consentito effettuare le operazioni di cui al precedente punto 1 per le merci pericolose di classe IMO 1 (esplosivi), 6.2 (materie infettanti), rifiuti in genere, 7 (sostanze radioattive).
3. Le merci pericolose da movimentare possono sostare all’interno delle aree di cui al successivo punto 5 per un periodo massimo di trenta giorni, eventualmente prorogabili su richiesta motivata del gestore che gestisce detti spazi.
4. Per il deposito delle merci pericolose nelle aree di cui al successivo punto 5 si applicano le disposizioni di cui ai precedenti artt. 127.6, 119.7, 119.13 o 131.2, come necessario.
5. L’impresa che intende realizzare o gestire aree, coperte o scoperte, per il riempimento e lo svuotamento delle “unità di carico” ed il confezionamento negli imballaggi delle merci pericolose, deve presentare apposita istanza (in duplice copia di cui una in bollo) alla Capitaneria di Porto, allegando la documentazione prevista dalle linee guida contenute nel D.M. 4 maggio 1998.
6. Qualora le aree in questione siano realizzate all’interno di un’area di sosta, la richiesta di effettuare le operazioni di cui al punto 1 del presente articolo può essere incorporata nell’istanza di cui all’art. 120.2.
7. La Capitaneria di Porto, acquisito il parere dell’A.S.L. e del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco decide in merito alla predetta istanza. In caso di esito positivo, viene rilasciata l’autorizzazione richiesta, specificando le classi I.M.O. di merci pericolose che possono essere movimentate e le eventuali condizioni cui è subordinata la validità dell’autorizzazione stessa.
8. Le aree per le operazioni di riempimento o svuotamento delle “unità di carico” ed il confezionamento negli imballaggi delle merci pericolose devono soddisfare, quantomeno, i requisiti di cui all’art. 120.6. La Capitaneria di Porto potrà autorizzare, su istanza degli interessati, soluzioni alternative di pari efficacia.
9. Le aree destinate alle operazioni di riempimento o svuotamento delle “unità di carico” ed il confezionamento degli imballaggi delle merci pericolose debbono essere separate da quelle in cui sono depositate le merci pericolose movimentate o da movimentare; tale separazione deve essere attuata con idonea segnaletica orizzontale e verticale.
10. L’impresa portuale che effettua le operazioni di riempimento e svuotamento delle “unità di carico” ed il confezionamento negli imballaggi delle merci pericolose individua tra i propri dipendenti il Responsabile merci pericolose (ed un suo sostituto) cui compete il rispetto delle norme IMDG CODE relative agli imballaggi, marcatura, etichettatura e riempimento delle “unità di carico”, nonché il rispetto delle norme indicate nel presente articolo.
11. Il Responsabile merci pericolose (ed il suo sostituto) deve assicurare la propria reperibilità in ogni momento: alla Capitaneria di Porto devono essere forniti e mantenuti aggiornati, l’indirizzo ed i recapiti telefonici del Responsabile merci pericolose e del suo sostituto.
12. L’organizzazione assicura:
 - un collegamento VHF o a mezzo telefono con la Capitaneria di porto;
 - un’organizzazione di emergenza all’interno dell’area assegnata.
13. Il Responsabile delle Merci Pericolose deve:
 - consentire l’introduzione, nelle aree di cui al precedente punto 5, solamente delle merci pericolose destinate all’imbarco o provenienti da sbarco che debbono essere confezionate negli imballaggi o poste/rimosse nelle/dalle “unità di carico”;

- consentire l'introduzione, nelle aree di cui al precedente punto 5, delle merci pericolose solamente in presenza della documentazione di cui agli artt. 127.2.3, 119.6 o 132.2 come necessario;
- accertare che le merci pericolose siano correttamente marcate ed etichettate in conformità alle disposizioni dell' IMDG CODE, provvedendo come necessario alla regolarizzazione; le spese conseguenti sono a carico degli interessati;
- utilizzare "unità di carico" che siano in regola con la pertinente normativa dell' IMDG CODE;
- attenersi al riempimento delle "unità di carico" alle pertinenti disposizioni dell'IMDG CODE;
- utilizzare, per il confezionamento delle merci pericolose, solamente imballaggi rispondenti alle pertinenti disposizioni dell' IMDG CODE;
- nel caso di merci pericolose imballate in colli non rispondenti alle pertinenti disposizioni dell'IMDG CODE provvedere alla regolarizzazione degli imballaggi stessi; le spese conseguenti sono a carico degli interessati;
- verificare che i colli e le "unità di carico" non presentino colaggi o perdite di contenuto dagli stessi e provvederne, nel caso, al ricondizionamento a norma IMDG CODE degli stessi;
- assicurare la corretta e regolare gestione delle aree di cui al precedente punto 5;
- impartire, in caso di emergenza, le prime disposizioni contingenti in attesa dell'arrivo del personale della Capitaneria di Porto e dei Vigili del Fuoco;
- comunicare entro le 09.00 alla Capitaneria di Porto la situazione delle merci pericolose presenti negli spazi di cui al precedente punto 5, riferita alle ore 08.00 dello stesso giorno.

14. Nelle aree di cui al precedente punto 5 non è consentito effettuare i lavori di riparazione di cui all'art. 61.

SEZIONE IV DISPOSIZIONI FINALI

Art. 136 Sorveglianza antincendio

1. La sorveglianza antincendio delle merci pericolose nelle aree di cui art.120 è affidata alla responsabilità del gestore dell'area di sosta.
2. L'area, in presenza di merci pericolose deve essere permanentemente presidiata ai fini dell'incolumità pubblica, con servizio antincendio appositamente istituito dal gestore nel cui ambito l'area medesima è situata, il cui organico dovrà assicurare la presenza continuativa di almeno un addetto, fatte salve specifiche prescrizioni, nell'arco delle ventiquattro ore per 365 giornate l'anno.
3. Il predetto servizio è affidato al Responsabile merci pericolose.
4. I componenti del servizio antincendio dovranno essere soci o dipendenti di soggetti autorizzati dall'Autorità Marittima, anche di altri porti, ai sensi dell'art. 20 della Legge 850/73, ovvero, in caso di autoproduzione del servizio da parte del gestore, tramite suoi dipendenti abilitati secondo quanto previsto dal presente regolamento.
5. Il servizio antincendio deve svolgere la necessaria sorveglianza allo scopo di verificare la regolarità della situazione relativa allo stoccaggio delle merci pericolose segnalando prontamente eventuali irregolarità al Responsabile delle merci pericolose dell'area di sosta.
6. Per l'esercizio del diritto all'autoproduzione del servizio, il gestore deve sottoporre all'approvazione dell'Autorità Marittima idonea documentazione che attesti il possesso dei requisiti richiesti e specifichi le modalità di espletamento del servizio medesimo. Alla suddetta approvazione l'Autorità Marittima provvede sulla base dei competenti pareri, della A.S.L. e del Comando Provinciale dei V.V.F.

Art. 137 Obblighi e divieti

1. In ragione delle peculiari caratteristiche del Porto di Imperia, è fatto divieto alle unità che trasportano merci pericolose e/o agli autoveicoli che trasportano le predette sostanze per il successivo imbarco sulle unità come autorizzate, di sostare inoperosi in banchina.
2. In considerazione di quanto stabilito al precedente comma, la movimentazione delle merci pericolose potrà avvenire solo qualora vi sia la contemporanea presenza in banchina ed agli ormeggi degli autoveicoli e delle unità che trasportano e/o sono destinate al trasporto di merci pericolose.
3. Qualora la nave destinata al trasporto di merci pericolose in colli effettui anche servizio passeggeri, le operazioni di imbarco delle merci, se compatibile con i pertinenti certificati di sicurezza, dovranno avvenire solo allorquando siano state ultimate quelle di imbarco dei passeggeri; di contro, le operazioni di sbarco delle merci pericolose dovranno avvenire solo al termine di quelle di sbarco dei passeggeri.

TITOLO X PESCA

Art. 138 Disciplina della pesca in porto

1. Compatibilmente con le esigenze portuali, l'esercizio della pesca con canna è consentito all'interno del Porto di Imperia, ad eccezione delle seguenti aree (vedasi allegato 20):
 - primi 50 metri di molo a partire dalla testata;
 - scali pubblici e aree di cantiere;
 - pontili galleggianti;
 - Calata Anselmi;
 - Molo Pastorelli, banchina militare compresa;
 - Banchina Medaglie d'Oro e lato interno Molo Salvo, fino al Molo Baburro posto in prossimità del faro bianco, nonché su tutto il molo stesso, ad eccezione del tratto di molo compreso tra i 50 e i 200 metri, misurati a partire dal lato interno del molo, nel quale invece è consentita;
 - Molo Artiglio Il lato sottoflutto nel tratto riservato ai pescherecci e in quello in concessione all'associazione "ASNO";
 - Banchina M. Aicardi;
 - Piazzale Banchina M. Aicardi fino alla foce del Torrente Impero;
 - Banchina G.B. Cuneo, che resta però esclusa da tale divieto nei periodi in cui ne è consentito l'accesso esclusivamente pedonale, in base al I comma dell'art.152.
2. L'accesso alle banchine ed ai moli in cui è consentita la pesca con canna dovrà avvenire secondo le modalità previste dal presente regolamento.
3. I pescatori con canna dovranno ottemperare alle istruzioni di volta in volta impartite in relazione a situazioni contingenti da Ufficiali ed agenti di Polizia giudiziaria in servizio in porto.
4. I pescatori dovranno adottare gli accorgimenti necessari a garantire l'incolumità pubblica e ad evitare ogni forma di pericolo ed intralcio per la navigazione, ponendo particolare attenzione ai pedoni che transitano in prossimità delle unità navali in navigazione e a quelle ormeggiate.
5. Al termine dell'attività le aree demaniali marittime dovranno essere rimesse in pristino sin dal punto di vista igienico che di sicurezza provvedendo alla pulizia delle zone utilizzate.
6. Il pescato non sia utilizzato per fini alimentari.
7. Le gare di pesca con canna da riva non sono soggette all'applicazione del presente articolo, ma dovranno essere autorizzate di volta in volta dall'Autorità Marittima.
8. All'interno del Porto di Imperia è vietata ogni altra forma di pesca che non sia quella con canna da riva, nonché ogni forma di pesca professionale.

LIBRO II
DISCIPLINA DELLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI E DELLE PERSONE E
PER L'ACCESSO A BORDO DELLE NAVI

TITOLO UNICO
GENERALITÀ

Art. 139 Campo di applicazione

(abrogato e sostituito dall'ordinanza n. 21/2008 del 20.03.2008)

1. Porto di Porto Maurizio

Ne fanno parte:

- L'area militare circostante la Capitaneria di Porto di Imperia, il cui perimetro è delimitato dalla cinta "militare" che a sud unisce Via Scarincio all'edificio della Capitaneria di Porto e che a nord, partendo da quest'ultimo, lo collega al ciglio della banchina di Calata Anselmi;
- L'area portuale non delimitata e confinante, a ponente, con la cinta della Capitaneria di Porto e, a levante, con la cinta dell'agenzie delle Dogane;
- L'area portuale all'interno della cinta doganale costituita: dalla cinta che collega l'edificio dell'Agenzia delle Dogane al ciglio banchina di Calata Anselmi, da quest'ultimo edificio, dal varco posto in prossimità dell'incrocio con Via Pirinoli, dal Deposito Franco, dal muro di cinta lungo Via San Lazzaro, dai magazzini della Capitaneria di Porto e Imperia Mare e dalla cinta posta alla base del Molo Silvio E. Pastorelli che ospita le Unità Navali militari e di Stato.
- La passeggiata A.P.Aicardi, compresa tra la Capitaneria di Porto e lo scalo pubblico e delimitata dalle fioriere poste a confine con la carreggiata.
- Il piazzale antistante il Molo Silvio Pastorelli;
- Il piazzale compreso entro la congiungente il muro di sponda del marciapiede di Via Scarincio e il capannone ostruzioni retali, inclusa tutta la superficie del Molo N. Salvo. Sono escluse le aree esterne poste a ponente sia di detto piazzale sia del Molo, costituite da opere ed infrastrutture destinate ad attività balneari.

2. Porto di Oneglia

Aree appartenenti al porto, ma esterne alla cinta doganale:

- piazzale antistante il Molo Pastorelli ed il molo stesso;
- piazzale compreso entro la congiungente il muro di sponda del marciapiede di Via Scarincio ed il capannone ostruzioni retali, inclusa tutta la superficie del Molo Salvo;
- banchinetta d'ormeggio che corre sottostante alla passeggiata P. Aicardi compresa tra la Capitaneria e lo scalo pubblico;
- sono escluse le aree esterne di ponente di detto piazzale e molo costituite da opere ed infrastrutture destinate ad attività balneari.

.2 Porto di Oneglia:

Ne fanno parte le aree entro la cinta doganale, il cui perimetro è costituito da ponente a levante dalla cinta doganale che corre lungo il Piazzale De Rubertis, il Deposito Franco, la cinta che corre alla radice della Banchina Aicardi ed il limite esterno dei portici della calata G.B. Cuneo.

Fa parte delle aree di sopra la parte della Banchina Aicardi di forma triangolare compresa tra la congiungente angolo edificio Deposito Franco angolo estremo di ponente dei portici della Calata G.B. Cuneo, i new jersey e la cinta doganale posta alla radice della banchina stessa.

Aree appartenenti al porto, ma esterne alla cinta doganale:

- Parte della Calata G.B. Cuneo esterna alla cinta doganale (fioriere);
- Strada prospiciente la sezione staccata della Capitaneria di Porto, inclusa tutta la superficie del Molo Artiglio II (a levante).

Sono escluse le aree esterne poste a levante del molo costituite da un piazzale destinato alla pubblica viabilità.

2. Nelle zone demaniali portuali della Calata G.B. Cuneo, esterna alla cinta doganale, nel piazzale alla radice del Molo Salvo, nel tratto iniziale del medesimo molo sino alla sbarra di delimitazione di accesso, nel piazzale antistante il Molo Pastorelli sino alla sbarra che delimita l'accesso al molo stesso e nel tratto di strada prospiciente la Sezione Staccata della Capitaneria di Porto di Oneglia, sino alla sbarra di delimitazione di accesso posta alla radice del Molo Artiglio II, e inoltre, le aree di cui all'art.1.1 lettera b) punti 1), 1 b) 2) e 1) b) 3) del presente regolamento vigono esclusivamente le norme del Codice della strada, approvato con D.L. 30/04/1992, n. 285, D.L. 10/09/1993, n. 360 e successive modifiche e integrazioni.
3. La cinta doganale del Porto di Imperia presenta due varchi, vigilati da personale della Guardia di Finanza, aperti al traffico dal Lunedì al Venerdì dalle ore 07.00 alle ore 19.00:
 - varco di Porto Maurizio;
 - varco di Oneglia
4. L'ingresso e l'uscita di persone e veicoli dovrà avvenire esclusivamente tramite i varchi di cui al precedente punto 3. La Capitaneria di Porto, sentita la Dogana, potrà consentire l'apertura temporanea di altri varchi, per motivate esigenze, apertura che verrà disciplinata con apposita ordinanza.
5. In prossimità dei varchi al punto 3 sono ubicati due varchi esclusivamente pedonali da cui potranno transitare i soggetti di cui all'art. 140 autorizzati, però, dalla Capitaneria di Porto, varchi la cui modalità e tempistica di apertura verrà stabilita dall'Autorità Marittima in accordo con la Dogana a seconda delle necessità.
6. Per consentire l'accesso tramite i varchi di cui ai punti 3 e 5 durante l'orario di chiusura, l'Autorità Marittima sentita la dogana, consegnerà ai soggetti di cui all'art. 140, che ne dimostrino la necessità, copia delle chiavi con apposito verbale su cui saranno inserite le prescrizioni cui attenersi per l'accesso.
7. Sono fatte salve le prescrizioni in tema di "security" a carico dei soggetti che circolano nell'area portuale di Imperia, ai sensi dell'Ordinanza n. 72/05 del 05.09.2005 e successive modifiche ed integrazioni.

SEZIONE I CIRCOLAZIONE PEDONALE

Art. 140 Accesso e circolazione delle persone in porto

(comma 13 aggiunto dall'ordinanza n. 17/2006 del 08.03.2006)

(modificato con Ordinanza n.95 del 11.12.2013)

Negli ambiti portuali di Oneglia e Porto Maurizio, delimitati dalle esistenti recinzioni ed evidenziate da appositi cartelli informativi di cui al successivo art. 149 sistemati ai varchi, l'accesso è consentito solo ai soggetti di cui al successivo paragrafo 2. Le persone in entrata ed in uscita dai varchi dovranno fermarsi alla barriera doganale per consentire al personale di servizio di effettuare le operazioni di accertamento di identità e controllo.

Esse sono tenute, altresì, ad esibire, se richiesto, un documento di riconoscimento nonché il documento sotto specificato che autorizzi l'accesso in porto.

- .1 Dipendenti dalle Pubbliche Amministrazioni e dai Registri di visita muniti di tessera rilasciata dall'Amministrazione d'appartenenza.
- .2 Addetti al servizio del porto (pratico locale, ormeggiatori, sommozzatori e barcaioli muniti di libretto di ricognizione rilasciato dalla Capitaneria di Porto).
- .3 Dipendenti di imprese portuali autorizzati ai sensi dell'art. 16 della Legge 84/94 e soggetti muniti della tessera modello "A" (valevole anche per l'accesso a bordo delle navi) o della tessera modello "B" (valevole solo per la circolazione nel porto), entrambe rilasciate dalla Capitaneria di Porto.
- .4 Coloro che siano muniti di specifica autorizzazione temporanea che abiliti all'accesso in porto ed eventualmente anche a bordo, rilasciata dalla Capitaneria di Porto limitatamente al periodo strettamente necessario per lo svolgimento dell'attività autorizzata, salvo quanto previsto per particolari soggetti di cui al punto 12;
- .5 Persone munite della "Tessera di libero accesso nei porti nazionali" rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gli spedizionieri doganali per ragioni inerenti allo svolgimento della loro attività professionale, muniti della Tessera di riconoscimento" rilasciata dal Presidente del Consiglio Compartimentale degli spedizionieri doganali, nonché i loro dipendenti muniti di tessera mod "A";
- .6 Agenti raccomandatari marittimi, nonché loro dipendenti muniti di tessera mod "A";
- .7 Passeggeri che devono prendere imbarco muniti del biglietto di passaggio rilasciato dal vettore. L'accesso sarà consentito di massima nelle tre ore che precedono il momento del previsto imbarco.
- .8 Passeggeri in transito muniti della carta di accesso a bordo.
- .9 Appartenenti all'equipaggio di navi presenti all'ormeggio muniti di libretto di navigazione o del foglio provvisorio di navigazione o del foglio di ricognizione o della tessera di riconoscimento della Gente di Mare (O.I.L.), accompagnata dalla dichiarazione di "appartenenza a bordo" rilasciata dal Comando della nave, oppure muniti di speciale "Carta d'identità" rilasciata dal Comandante della nave e vistata dalla Autorità di pubblica sicurezza.
- .10 Il personale addetto alla condotta dei veicoli che devono effettuare operazioni di rifornimento alle unità navali oppure carico o scarico per imbarco, sbarco, deposito nel porto, limitatamente alla durata delle operazioni stesse ed alle relative operazioni doganali, salvo le soste imposte da esigenze operative, munite del documento di trasporto nel caso di merce comunitaria in entrata e dei documenti doganali nel caso di merce extracomunitaria. I predetti soggetti, qualora ritenuto opportuno dal personale di servizio al varco, potranno essere inviati a lasciare in deposito presso lo stesso un documento di identità personale.
- .11 Inquilini, compresi i loro familiari, degli alloggi di servizio ubicati sul Piazzale De Rubertis, muniti di apposita tessera di riconoscimento.
- .12 Coloro che per motivi pubblici o privati, avendone la necessità occasionale e per lassi di tempo estremamente limitati (di massima inferiori alle 6 ore come ad esempio postino,

- dipendenti di soggetti che erogano servizi pubblici, il medico di famiglia, armatore, libero professionista, ospiti, ecc.), si recano presso gli inquilini di cui al punto precedente o presso le sedi delle ditte/società aventi sede nel porto o presso le unità ivi ormeggiate. I predetti soggetti, qualora ritenuto opportuno dal personale di servizio al varco, potranno essere invitati a lasciare in deposito presso lo stesso un documento di identità personale.
- .13 Accesso e circolazione pedonale in Calata Anselmi di P.Maurizio sono consentiti nel rispetto dell'Ordinanza n. 56/05 del 01.07.2005 della Capitaneria di Porto di Imperia e successive modifiche ed integrazioni.
- .14 In considerazione dei potenziali rischi connessi alla circolazione di autoveicoli e mezzi pesanti, la circolazione pedonale deve avvenire esclusivamente utilizzando i percorsi a ciò destinati ed individuati dalla segnaletica orizzontale di colore celeste.

Art. 141 Divieti alla circolazione pedonale

1. E' fatto divieto ai pedoni di transitare e/o sostare nelle zone destinate alla circolazione veicolare e nei pressi delle aree adibite a cantiere navale e/o a zone di rimessaggio. E' fatto divieto a tutti i pedoni di transitare nel raggio di azione di eventuali gru e/o carri gru in movimento, avendo cura di tenersene a debita distanza, che comunque non dovrà essere inferiore a metri cinquanta.
2. E' fatto altresì divieto ai pedoni di transitare e/o sostare nella fascia di metri tre dal ciglio delle banchine portuali ovvero, ove segnalata, all'interno delle zone delimitate da segnaletica orizzontale di colore giallo.
3. Di tale divieto sono esclusi i passeggeri che imbarcano e/o sbarcano dalle navi ivi attraccate; in tal caso dovranno comunque prestare la massima cautela allorché si trovino all'interno dell'area delimitata, che comunque non dovrà in alcun modo essere occupata durante le operazioni di ormeggio e/o disormeggio delle navi.
4. Dai divieti di cui ai precedenti commi sono esclusi gli operatori portuali e/o gli utenti marittimi che comunque dovranno usare la massima cautela qualora si trovino nei casi sopra indicati.
5. Le persone comunque ammesse a circolare nell'ambito portuale sono tenute, oltre ad osservare tutte le disposizioni vigenti, ad attenersi alle particolari istruzioni che, di volta in volta, potranno essere impartite da Ufficiali ed Agenti di Polizia Giudiziaria in servizio in porto, intese a non intralciare le operazioni portuali ed a tutelare la sicurezza del porto e della pubblica incolumità. In ogni caso, la sosta ed il transito nelle zone ove hanno luogo operazioni di maneggio delle merci saranno consentiti solamente agli addetti alle operazioni stesse ed a coloro che esplicano attività o funzioni direttamente collegate al servizio portuale, alla nave e al carico.

SEZIONE II CIRCOLAZIONE VEICOLARE

Art. 142 Richiesta di accesso alle aree portuali

(modificato dall'ordinanza n. 1/2007 del 02.01.2007)

1. Gli utenti portuali e le ditte/società che operano in porto e che intendano utilizzare veicoli, veicoli speciali e macchine operatrici (auto, furgoni, automezzi tipo gru o gommate, gru e mezzi di sollevamento ecc.), dovranno chiedere l'autorizzazione all'accesso nelle aree portuali delimitate e non aperte al pubblico, come da modello allegato 15, almeno 48 ore prima dall'orario di presunto ingresso in porto.
2. La Capitaneria di Porto di Imperia si riserva la facoltà di derogare alle norme contenute nel presente Libro per motivi connessi all'ordine pubblico, alla sicurezza portuale e della navigazione, nonché in ragione di valutazioni aventi carattere tecnico - operativo nell'organizzazione del traffico portuale intesa nella sua accezione più ampia. Relativamente all'area portuale di Calata Anselmi non delimitata dalle esistenti recinzioni e compresa tra la

cinra della Capitaneria di Porto e la cinta dell'Agenzia delle Dogane, si rimanda a quanto già previsto dall'art. 3.1 lett. B), punto 2 del presente "Regolamento".

Art. 143 Rilascio autorizzazione

La Capitaneria di Porto di Imperia, esaminati gli atti e valutatene le condizioni, rilascerà apposita tessera per l'accesso alle aree portuali previste al successivo art. 146, punti 1.2, 1.3, 1.4 e 1.7 e 152, punto 9, apponendo sulla stessa le limitazioni e prescrizioni ritenute opportune.

Art. 144 Divieti

E' vietato l'accesso in area portuale di automezzi con merci pericolose a bordo senza la prescritta autorizzazione della Capitaneria di Porto di Imperia.

Art. 145 Deroghe

(modificato dall'ordinanza n. 1/2007 del 02.01.2007)

1. Eventuali deroghe alle disposizioni della presente Libro potranno essere concesse dalla Capitaneria di Porto di Imperia su specifica documentata istanza da parte dei soggetti interessati in caso di comprovata necessità.
2. La Capitaneria di Porto di Imperia si riserva la facoltà di derogare alle norme contenute nel presente Libro per motivi connessi all'ordine pubblico, alla sicurezza portuale e della navigazione, nonché in ragione di valutazioni aventi carattere tecnico – operativo nell'organizzazione del traffico portuale intesa nella sua accezione più ampia. Relativamente all'area portuale di Calata Anselmi non delimitata dalle esistenti recinzioni e compresa tra la cinta della Capitaneria di Porto e la cinta dell'Agenzia delle Dogane, si rimanda a quanto già previsto dall'art. 3.1, lett B), punto 2 del presente "Regolamento".

Art. 146 Accesso e circolazione degli autoveicoli in porto

(modificato dall'ordinanza n. 1/2007 del 02.01.2007)

(modificato con l'Ordinanza n.95 del 11.12.2013)

1. L'accesso e la circolazione nell'ambito portuale di Oneglia e nell'area portuale di Porto Maurizio delimitata dalla cinta doganale, sono consentiti ai sottonotati veicoli, condotti dai soggetti di cui all'art. 140, i conducenti dei quali dovranno fermarsi alla barriera doganale affinché il personale di servizio possa eseguire le prescritte operazioni di controllo:
 - .1 veicoli in servizio di Stato e veicoli appartenenti alle forze di polizia (Carabinieri - Guardia di Finanza - Polizia di Stato - Vigili Urbani) o di Corpi civili militarmente organizzati (Vigili del Fuoco) o mezzi di soccorso (ambulanze);
 - .2 veicoli privati condotti da dipendenti della Pubblica Amministrazione (o al loro servizio) oppure da ispettori dei "Registri di visita" autorizzati secondo la vigente normativa (art.140.1) muniti del contrassegno di colore verde con validità biennale o di durata pari al servizio da prestarsi per il personale con contratto a tempo determinato e limitazione al solo bacino di Oneglia o porto Maurizio cui si ha necessità di accedere o contrassegno rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e Navigazione rilasciato dalla Capitaneria di Porto, o contrassegno rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in corso di validità;
 - .3 veicoli privati condotti da addetti ai servizi del porto o che svolgono attività in porto o con esso connesse (art. 140.2,.3,.5,.6) muniti del contrassegno di colore rosso, con validità biennale o di durata pari al servizio da prestarsi per il personale con contratto a tempo determinato e limitazione al solo bacino di Oneglia o di Porto Maurizio cui si ha necessità di accedere;

- .4 veicoli condotti da persone occasionalmente e temporaneamente autorizzate dalla capitaneria di porto (art. 140.4) cui viene rilasciato il modello "F", salvo che per i soggetti di cui al punto 12 dell'art. 140 i quali potranno accedere al porto, ma dovranno essere lasciati in sosta in prossimità degli immobili o unità presso cui si recano e rimanere in porto solo per il tempo strettamente necessario alla permanenza dei conducenti. I conducenti di quest'ultimi veicoli, qualora ritenuto opportuno dal personale di servizio al varco, potranno essere invitati a lasciare in deposito presso lo stesso il libretto di circolazione;
 - .5 veicoli destinati ad essere imbarcati a bordo delle navi muniti del biglietto d'imbarco e/o documenti doganali prescritti;
 - .6 veicoli che devono effettuare operazioni di rifornimento alle unità navali o operazioni di carico e scarico di merci, destinate o provenienti da nave, all'interno del porto, muniti dei documenti di trasporto e doganali - quando prescritti - ovvero, nel caso di carico, di segnalazione dello spedizioniere interessato, la cui permanenza in porto dovrà essere solo per il tempo strettamente necessario all'esecuzione delle operazioni (art. 140.10);
 - .7 veicoli condotti dai soggetti di cui al precedente art. 140 punti 11, ai quali verrà rilasciata apposita tessera rilasciata apposita tessera di accesso di color verde di cui al precedente punto 1.2 limitata, però, per l'ingresso e la sosta nell'area di ubicazione degli alloggi.
2. La sosta dei veicoli è consentita entro gli spazi segnati. I mezzi di cui ai precedenti punti 1.3 e 1.4 potranno sostare negli appositi spazi limitatamente al periodo d'effettivo lavoro dei rispettivi conducenti.
 3. La fermata dei veicoli, così come definita dal vigente Codice della strada, al di fuori degli spazi segnati, è consentita solo per il tempo strettamente necessario all'espletamento delle operazioni connesse con attività portuale o per operazioni di carico e scarico di navi, imbarco o sbarco di passeggeri e/o marittimi.
 4. Circolando entro gli ambiti portuali, i conducenti dei veicoli dovranno osservare le seguenti norme:
 - velocità massima di 10 Km/h;
 - non circolare e sostare nel raggio di azione dei mezzi meccanici e comunque a non meno di 10 metri;
 - non sostare in prossimità dei cavi di ormeggio e sopra le prese idriche;
 - non transitare e sostare a meno di 3 metri dal ciglio banchina e 5 metri dalla gru;
 - non sostare sopra o a meno di un metro e mezzo dai binari ferroviari in esercizio;
 - rispetto della segnaletica stradale verticale ed orizzontale;
 - tenersi a distanza di sicurezza e dare la precedenza ai veicoli, convogli ferroviari e mezzi di trasporto e movimentazione delle merci;
 - rispetto delle norme del Codice della strada, ove queste non siano incompatibili con il presente regolamento;
 - ottemperanza alle istruzioni particolari impartite di volta in volta, in relazione a situazioni contingenti, da Ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria in servizio in porto.
 5. Per i conducenti dei veicoli che devono effettuare operazioni di carico e scarico delle merci, passeggeri e/o marittimi sono inoltre stabilite le seguenti norme:
 - Durante la permanenza in ambito portuale il veicolo non dovrà essere mai lasciato incustodito;
 - i conducenti dovranno provvedere allo spostamento dei propri veicoli per consentire il libero scorrimento del traffico stradale ed eventuali movimenti ferroviari, aderendo tempestivamente alle richieste dei preposti ai servizi;
 - i veicoli che abbiano ultimato le operazioni portuali dovranno immediatamente uscire dall'ambito portuale, fatto salvo il perfezionamento delle operazioni doganali;
 - i veicoli che trasportino merci pericolose di qualsiasi genere per accedere e sostare in ambito portuale dovranno essere preventivamente autorizzati dalla Capitaneria di Porto di Imperia secondo quanto previsto nel presente regolamento.

6. I contrassegni, i modelli "F" e le autorizzazioni di cui al precedente punto .1, dovranno essere esposti in modo visibile durante la permanenza dei mezzi in ambito portuale.

SEZIONE III PARCHEGGI

Art. 147 Parcheggi per autovetture

(modificato dall'ordinanza n. 1/2007 del 02.01.2007)

(modificato con l'Ordinanza n.95 del 11.12.2013)

In ambito portuale sono istituiti, entro i limiti dell'apposita segnaletica, i seguenti parcheggi per autovetture:

.1 Porto Maurizio:

- lato est dell'edificio dell'Agenzia delle Dogane e lato sud dell'edificio adibito a Magazzini Generali;
- adiacenze dell'edificio adibito a uffici della Polmare;
- piazzale in corrispondenza del varco in prossimità della banchina militare;
- l'area di Calata Anselmi lato levante, in prossimità dell'accesso di Via San Lazzaro, debitamente delimitata dalla segnaletica orizzontale e dagli stalli di sosta.

.2 Porto di Oneglia:

- Lato di ponente Deposito Franco;
- Lato sud del Deposito Franco a ponente delle rampa di accesso allo stesso;
- lato sud e lato nord dell'edificio sede degli alloggi di servizio del personale della Capitaneria di Porto; lato Nord dei Silos del cemento; lato ponente P.le De Rubertis, oltre che area lato mare palazzina Capitaneria, nei pressi del muraglione sud;
- area prospiciente a sud il fabbricato sede della Sezione staccata della Capitaneria di Porto (riservata permanentemente ai veicoli di servizio ed ai veicoli autorizzati del personale della Capitaneria di Porto e ai mezzi di soccorso), otto posti.

SEZIONE IV SEGNALETICA

Art. 148 Segnaletica orizzontale e verticale

(modificato con l'Ordinanza n.95 del 11.12.2013)

1. In corrispondenza dei varchi portuali deve essere riportata la linea bianca continua indicante la mezzzeria della strada.
2. In corrispondenza della barriera doganale devono essere riportate le linee bianche con le scritte "ALT" e "ALT DOGANA" rispettivamente sulle corsie d'entrata e d'uscita.
3. A tre metri dal ciglio d'ogni banchina deve essere riportata la linea gialla continua indicante il limite per il traffico dei veicoli e la zona di pericolo per i pedoni. Tra la linea gialla ed il ciglio di banchina deve essere riportata ad intervalli adeguati, la scritta "PERICOLO" in colore giallo e caratteri aventi dimensioni tali da consentire una buona visibilità.
4. I parcheggi identificati nell'art. 147 devono essere indicati con linee bianche e segnali verticali ad eccezione dei parcheggi prospicienti la Sezione staccata di Oneglia e dei parcheggi riservati alla Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Agenzia delle Dogane, Polizia di Frontiera e Sanità Marittima presso il P.le De Rubertis, che devono essere segnalate con linee gialle.
5. Alle radici dei praticabili inferiori di banchina del Molo M. Pastorelli, del Molo Salvo e del Molo Artiglio II devono essere posizionati i seguenti cartelli:
 - segnale di limitazione della velocità a 10 km/h;

- divieto di accesso per veicoli, con sottostante cartello riportante la scritta "accesso e sosta consentito limitatamente al periodo di carico e scarico ed ai veicoli autorizzati";
 - segnali di "sbocco su molo e argine" con sottostante pennello riportante la scritta "banchine non protette";
 - pennello riportante la scritta "Area priva di protezione e parapetti - transitare con cautela";
 - pennello indicante "Zona Portuale" (quest'ultimo segnale, sul Molo Artiglio II, andrà posto all'inizio della strada prospiciente la Sezione staccata di Oneglia, angolo Calata G.B. Cuneo), nonché all'interno della ZTL prevista al successivo punto 152.9
6. Alle radici dei praticabili superiori del Molo Salvo e del Molo Artiglio II deve essere posizionato il cartello di divieto d'accesso con un pennello riportante la scritta: "Accesso consentito ai soli pedoni. Banchina priva di parapetti. Transitare con cautela, zona portuale".
7. Su entrambi i lati della strada prospiciente la sezione staccata di Oneglia devono essere posti cartelli indicanti il divieto permanente di sosta ed il segnale di limitazione della velocità a 30 Km/h, nonché il segnale indicante i posti riservati di cui al paragrafo 147.2.
8. Sulla congiungente di cui al precedente Art. 139 punto 1.2 comma secondo dovranno essere riportati cartelli indicanti il divieto permanente di sosta e fermata con rimozione forzata e di pericolo generico, questi ultimi devono essere integrati con un pennello riportante la scritta: "Area portuale. Zona di transito automezzi e mezzi da lavoro". Almeno un esemplare dei cartelli e pennelli previsti nel presente punto deve essere ubicato sull'angolo Piazza De Amicis Via Del Cantiere in modo da poter essere visto dai veicoli provenienti da quest'ultima.
9. Alle estremità degli accessi degli scali di alaggio di cui all'articolo 52 devono essere posizionati i seguenti cartelli:
- divieto di accesso per veicoli, con sottostante cartello riportante la scritta "accesso e sosta consentito limitatamente al periodo strettamente necessario per la messa a mare e l'alaggio delle unità nautiche";
 - divieto di accesso per pedoni;
 - segnali di "sbocco su molo e argine" e di "strada sdruciolevole" con sottostante pennello riportante le scritte "banchine non protette", "superficie scivolosa"
 - pennello riportante la scritta "Area priva di protezione e parapetti - transitare con cautela";
10. Per tutto quanto è previsto nel presente regolamento, il Comune di Imperia è tenuto ad apporre la segnaletica verticale ed orizzontale indicante divieti, obblighi, limitazioni e quant'altro disposto, uniformemente a quanto previsto dal Codice della strada.

Art. 149 Segnali da collocare ad ogni varco

(modificato con l'Ordinanza n.95 del 11.12.2013)

Ad ogni varco devono essere installati tabelloni segnaletici informativi tendenti ad orientare coloro che accedono in Porto ed a scongiurare il pericolo d'incidenti. In particolare i tabelloni devono riportare:

- il segnale di pericolo generico con la scritta: "zona portuale operativa e di lavoro";
- divieto di accesso per pedoni con sottostante cartello riportante la scritta "accesso consentito solamente alle persone autorizzati";
- divieto di accesso per veicoli con sottostante cartello riportante le scritte "accesso e sosta consentito solamente ai veicoli autorizzati" e "vietato l'ingresso di veicoli con carico pericoloso a bordo senza autorizzazione";
- il segnale di limitazione della velocità a 10 Km/h;
- il segnale di "sbocco su molo o argine" con pennello riportante la scritta "banchina non protetta";
- l'annotazione dell'obbligo di dare la precedenza ai veicoli, convogli ferroviari e mezzi da trasporto e movimentazione delle merci;

- l'annotazione del divieto di transito e sosta a meno di tre metri da ciglio di banchina;
- l'annotazione del divieto di circolazione e sosta nel raggio d'azione dei mezzi meccanici e comunque a non meno di 10 metri;
- l'annotazione del divieto di sostare sopra o a meno di tre metri dai binari ferroviari e dalle gru;
- la diffida di tenersi a distanza di sicurezza dai cavi di ormeggio delle navi;
- tenersi a distanza di sicurezza e dare la precedenza ai veicoli, convogli ferroviari e mezzi di trasporto e manutenzione delle merci.

SEZIONE V VIABILITÀ

Art. 150 Viabilità nella zona prospiciente la Sezione staccata di Oneglia e accesso dei veicoli al Molo Artiglio II

(abrogato e sostituito dall'ordinanza n. 67/2007 del 08.10.2007)

1. I veicoli di qualsiasi tipo che transitano nella strada prospiciente la sezione staccata di Oneglia non dovranno superare il limite di velocità di 30 Km/h. Fatto salvo quanto previsto al precedente paragrafo 147.2, lungo la strada è istituito il divieto permanente di sosta con rimozione su entrambi i lati della carreggiata.
Tra l'intersezione con Calata G.B. Cuneo e l'ingresso alla Spianata Padre Cristino da Oneglia, e precisamente all'altezza del civico n° 14, viene installato un rallentatore di velocità (dosso artificiale), conforme a quanto disposto dall'art. 179 comma 6 lett. B del D.P.R. 495/92 Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada.
2. L'accesso al molo di levante è consentito ai seguenti veicoli, a condizione che non superino i 120 quintali complessivi di peso e per il tempo strettamente necessario all'espletamento delle operazioni di trasporto d'attrezzatura e di materiali vari:
 - veicoli appartenenti agli equipaggi delle imbarcazioni da pesca e da diporto ivi ormeggiate per il trasporto delle attrezzature di bordo ed altro materiale destinato ad un uso esclusivo a bordo;
 - veicoli adibiti al trasporto del pescato;
 - veicoli delle ditte di riparazioni navali;
 - mezzi impegnati in eventuali lavori interessanti il molo e le sue adiacenze;
 - veicoli autorizzati, per particolari esigenze, dalla Capitaneria di Porto.
3. Per consentire l'accesso temporaneo ai veicoli di cui al punto 2, verrà consegnata agli interessati copia delle chiavi di accesso con apposito verbale su cui verranno inserite le prescrizioni cui attenersi per l'ingresso sui moli. Per le unità da diporto la consegna verrà effettuata al concessionario degli ormeggi e per le unità da pesca all'armatore dell'unità, i quali provvederanno poi alla consegna della copia della chiave, i primi ai proprietari, i secondi ai comandanti.

Art. 151 Accesso di veicoli ai moli N. Salvo ed E. Pastorelli di Porto Maurizio

(comma 3 aggiunto dall'ordinanza n. 17/2006 del 08.03.2006)

1. L'accesso ai moli di levante e di ponente è consentito ai seguenti veicoli, per il tempo strettamente necessario all'espletamento delle operazioni di trasporto d'attrezzature e materiali vari:
 - veicoli appartenenti agli equipaggi delle imbarcazioni ivi ormeggiati per il trasporto delle attrezzature di bordo ed altro materiale destinato ad un uso esclusivo a bordo, nonché

veicoli appartenenti agli esercizi commerciali ivi ubicati per il trasporto delle merci utili ai fini dell'esercizio dell'attività commerciale;

- veicoli di ditte di riparazioni navali;
- mezzi impegnati in eventuali lavori interessanti il molo e le sue adiacenze;
- veicoli autorizzati, per particolari esigenze, dalla Capitaneria di Porto.

2. Per consentire l'accesso temporaneo ai veicoli di cui al punto 2, verrà consegnata agli interessati copia delle chiavi di accesso con apposito verbale su cui verranno inserite le prescrizioni cui attenersi per l'ingresso sui moli. Per le unità da diporto la consegna verrà effettuata al concessionario degli ormeggi e per le unità da pesca all'armatore dell'unità, i quali provvederanno poi alla consegna della copia della chiave, i primi ai proprietari, i secondi ai comandanti.
3. Accesso e circolazione alla radice del Molo Salvo di P.Maurizio sono consentiti nel rispetto dell'Ordinanza n. 31/05 del 05.05.2005 della Capitaneria di Porto di Imperia e successive modifiche ed integrazioni.

Art. 152 Accesso della cittadinanza al Porto di Oneglia.

(abrogato e sostituito dall'ordinanza n.48/2010 del 26.07.2010)

(modificato con Ordinanza n. 34/13 del 24.06.2013)

1. Il tratto stradale della Calata G.B. Cuneo (bacino portuale di Oneglia) delimitato dai portici e dalle fioriere (lato mare), compreso tra Piazza Nino Bixio e via Bormano, è transitabile in senso unico di marcia da levante verso ponente.

La sosta nel tratto di strada compreso tra Piazza Nino Bixio e via Bormano, è consentita come da segnaletica orizzontale e verticale installata, esclusivamente agli *autocarri/motocarri* impiegati in operazioni di carico/scarico dalle ore 07.00 alle ore 19.00 e per la durata massima 1 (una) ora.

2. Nel tratto di Calata G.B. Cuneo delimitato dai portici e dalle fioriere (lato mare), individuato tra via Bormano e via Bastioni di Mezzo, è interdetto l'accesso, la sosta e la fermata veicolare ad eccezione dei seguenti mezzi:
 - Autoveicoli dei residenti in calata G.B. Cuneo ed egli operatori degli esercizi commerciali ivi ubicati, muniti dall'apposito contrassegno di colore giallo con validità biennale rilasciato dalla Capitaneria di Porto, solo per finalità di carico e scarico;
 - Autoveicoli della Forze di Polizia e di Soccorso.

E' consentito il solo transito agli operatori del mercato ambulante nei giorni di mercoledì e sabato al fine di raggiungere l'area del mercato stesso.

E' consentito il solo transito al fine di poter accedere alla banchina G.B. Cuneo attraverso l'apposito varco aperto sul lato fioriere (come da planimetria in Allegato 21.1, parte integrante del presente Articolo), ai mezzi destinati al trasporto del pescato ed ai veicoli adibiti a particolari servizi tecnici (recupero rifiuti, fornitori, manutentori di bordo) richiesti dalle unità di pesca all'ormeggio. Tali veicoli dovranno esporre l'apposito pass rilasciato al tal fine dalla Capitaneria di Porto.

3. Fatte salve eventuali contingenti limitazioni connesse alla vigilanza doganale, all'ormeggio di unità mercantili ed al deposito merci, all'accesso pedonale alla calata G.B. Cuneo del porto di Imperia Oneglia è libero a tutti. Qualora siano presenti unità navali in banchina, a cura delle imprese portuali verrà posta idonea delimitazione al fine di espletare in sicurezza le relative attività portuali.
4. E' consentito l'accesso in Calata G.B. Cuneo, lato ponente, ai veicoli adibiti a particolari servizi tecnici (recupero rifiuti, fornitori, manutentori di bordo) richiesti dalle unità commerciali presenti all'ormeggio, per il tempo strettamente necessario all'espletamento delle operazioni stesse. Tali veicoli dovranno esporre apposito pass rilasciato al tal fine dalla Capitaneria di Porto. L'accesso alla Calata dovrà avvenire esclusivamente verso il

varco individuato da sbarra elettronica e sotto il diretto controllo ed assistenza, durante le manovre, da parte del personale dipendente della Società concessionaria del tratto di banchina interessata.

5. E' consentito l'accesso in Calata G.B. Cuneo ai veicoli delle Forze di Polizia e di Soccorso, ai mezzi ritiro rifiuti, pulizia e manutenzione arredi portuali, nonché agli altri autorizzati di volta in volta dalla Capitaneria di Porto.
6. I veicoli di cui è consentito l'accesso alla calata G.B. Cuneo, di cui i punti precedenti, dovranno adottare le seguenti precauzioni:
 - Procedere a passo d'uomo;
 - Fermarsi qualora necessario;
 - Usare la massima cautela ed attenzione, con particolare riguardo ai pedoni ed ai velocipedi, cui dovrà essere data la precedenza;
 - Non impegnare durante il transito, la sosta e la fermata l'area di sicurezza individuata da apposita segnaletica orizzontale nei primi tre metri dal ciglio banchina.
7. E' consentito il transito dei velocipedi sulla Calata G.B. Cuneo, all'interno del percorso promiscuo pedonale e ciclabile, individuato con apposita segnaletica orizzontale (di colore giallo) e verticale (come da planimetria in Allegato 21.2, parte integrante del presente Articolo). I ciclisti dovranno adeguare la propria velocità al traffico pedonale e, in caso di elevata presenza di pedoni, condurre le biciclette a mano dando la precedenza agli stessi pedoni.
8. Su Calata G.B. Cuneo non sono consentite, in ogni caso, per motivi di sicurezza portuale, qualsivoglia operazioni di movimentazione meccanica di merci, dotazioni, ricambi e provviste di bordo, effettuate per mezzo di gru, paranchi e similari, anche qualora si tratti di attrezzature presenti a bordo, delle Unità.

Art 152 bis Accesso della cittadinanza all'area non delimitata della Calata Anselmi del porto di Porto Maurizio

(aggiunto dall'ordinanza n. 1/2007 del 02.01.2007)

1. Fatte salve eventuali contingenti limitazioni connesse a quanto pervisto dall'art. 3.1, lett. b), punto 2, a motivi legati alla security portuale o alla vigilanza doganale e finanziaria, l'accesso esclusivamente pedonale alla Calata Anselmi non delimitata dalle esistenti recinzioni è libero a tutti, a condizione che ad essa non siano ormeggiate navi maggiori commerciali, che non vi siano merci depositate o eseguite operazioni portuali e che non sussistano comunque situazioni tali da pregiudicare l'incolumità pubblica.
2. qualora ricorrano le ipotesi di cui al precedente punto nel suddetto tratto di banchina di Calata Anselmi, verrà posta idonea transennatura a partire dalla cinta militare della Capitaneria di Porto di Imperia, alla cinta doganale, parallelamente al ciglio banchina e ad una distanza tale da permettere le manovre in sicurezza dei mezzi meccanici, con particolare riferimento alla gru gommata in dotazione all'impresa portuale L. Maresca, in modo da accludere i varchi esistenti nella cinta doganale ciò al fine di consentire la movimentazione di veicoli da e per il varco principale.
3. il personale incaricato della movimentazione delle transenne è quello dell'Impresa Portuale "Compagnia Lavoratori Portuali Lodovico Maresca".

SEZIONE VI

DISPOSIZIONI FINALI

Art. 153 Visite collettive in Porto

Le visite collettive in porto promosse da scuole, enti, organizzazioni in genere possono avvenire previa autorizzazione della Capitaneria di Porto. Non sono consentite visite notturne.

Art. 154 Norme di sicurezza

1. La circolazione delle persone e dei veicoli in ambito portuale e nelle zone demaniali marittime di cui al presente regolamento, interne alla cinta doganale, deve avvenire con la massima cautela, a rischio e pericolo di chi lo effettua.
2. In particolare, i conducenti dei veicoli dovranno usare nella guida particolare prudenza, specialmente nelle ore notturne, tenendo conto delle obiettive condizioni di pericolosità insite nella circolazione sui piazzali portuali e sul praticabile di banchine prive di protezione, regolando, in ogni caso, la velocità in relazione alle condizioni atmosferiche e particolarmente in caso di pioggia, neve, scarsa visibilità e traffico intenso.