



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

SEZIONE TECNICA, SICUREZZA E DIFESA PORTUALE

ORDINANZA

Il Capo del Compartimento Marittimo di Savona:

VISTI il Codice della navigazione, approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 e il relativo Regolamento di esecuzione, approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328;

VISTA la Convenzione internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG '72), adottata e resa esecutiva con legge 21 dicembre 1977, n. 1085;

VISTA la Convenzione internazionale SOLAS, adottata e resa esecutiva con Legge 23 maggio 1980, n. 313;

VISTA la Legge 13.5.1940 n.690 organizzazione e funzionamento del servizio antincendio nei porti;

VISTA la Legge 05.06.1962 n.616 sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;

VISTA la Legge n. 662 del 29 settembre 1980, recante "Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse degli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973", nonché l'intera disciplina nazionale e internazionale in materia di tutela dell'ambiente marino e costiero e di responsabilità e di risarcimento del relativo danno;

VISTA la Legge 05.06.1994 n.689, con la quale viene ratificata e resa esecutiva la Convenzione di Montego Bay del 10.12.1982, sul diritto del mare;

VISTA la Legge 28 gennaio 1994, n. 84, e ss.mm.ii. recante "Riordino della legislazione in materia portuale", e, in particolare, gli artt. 6 e 14 che disciplinano, rispettivamente, i compiti dell'Autorità Marittima e dell'Autorità Portuale;

VISTO il Decreto Legislativo 27.07.1999 n.271, adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, a norma della legge 31.12.1998, n.485;

VISTO il Decreto Legislativo 03.08.1999 n.272, adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento delle operazioni portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazioni e trasformazione delle navi in ambito portuale;

VISTO il Decreto legislativo 01 agosto 2003, n. 259, recante il "Codice delle Comunicazioni elettroniche", e, in particolare, l'art. 152 che disciplina le distanze dai cavi sottomarini per l'ancoraggio delle navi e per le reti da pesca;

VISTO il Decreto Legislativo n. 182 del 24 giugno 2003, recante "Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico";

- VISTO il Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 196, recante “Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all’istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale” e, in particolare l’art. 6 relativo all’impiego del sistema AIS (Automatic Identification System) in ambito portuale;
- VISTO il Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n. 171 recante “Codice della nautica da diporto ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE” ed il relativo regolamento di cui al D.M. 29 luglio 2008, n. 146 e ss.mm.ii.;
- VISTO il Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006, recante “Norme in materia ambientale”;
- VISTA la pubblicazione “International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals” (ISGOTT), edita dall’OCIMF (“The Oil Companies International Marine Forum”), dall’ICS (“International Chamber of Shipping”) e dall’IAPH (“International Association of Ports and Harbors”);
- VISTA la pubblicazione “Mooring Equipment Guidelines”, edita dall’OCIMF (“The Oil Companies International Marine Forum”);
- VISTO il dp. n.88673 in data 04 luglio 2018 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie con cui viene evidenziato il “Ruolo del Comandante del porto e rilevanza delle valutazioni di sicurezza finalizzate alla regolamentazione degli accosti e dei servizi tecnico-nautici”;
- VISTO il “Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure” approvato con Decreto n.25/2014 in data 02 settembre 2014 e ss.mm.ii.;
- RITENUTO opportuno, stante il tempo trascorso, adeguare la disciplina contenuta nel predetto Regolamento riunendo in un Testo Unico le Ordinanze disciplinanti le varie attività che si svolgono all’interno del Circondario Marittimo di giurisdizione;
- RITENUTO opportuno e necessario adottare provvedimenti finalizzati alla sicurezza della navigazione marittima e portuale, alla salvaguardia della vita umana in mare, alla sicurezza delle strutture portuali nonché alla tutela della pubblica incolumità e dell’ambiente marino;
- VISTE le note protocollo numero 12511, 12512 e 12952 rispettivamente, le prime due in data 03.07.2025 e l’ultima in data 10.07.2025 con cui questa Capitaneria di Porto ha condiviso la bozza del nuovo testo della presente Ordinanza con il locale Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, con la locale Autorità di Sistema Portuale e con le locali Associazioni di categoria convocando una riunione di coordinamento;
- VISTO l’incontro tenutosi in data 18.07.2025 con cui i rappresentanti delle sopra citate Autorità/Associazioni hanno espresso il proprio parere favorevole in merito al contenuto della bozza di provvedimento di cui trattasi;
- VISTI gli esiti degli incontri tenutisi nel periodo Settembre- Novembre 2025 con i servizi tecnico-nautici e il Consulente Chimico di porto di Savona;
- VISTI gli articoli 52, 66, 68, 71, 81, 1174, 1231, 1249 e 1255 del Codice della Navigazione e gli articoli 59, 60, 61 e 77 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima);

ORDINA

Articolo 1 (Approvazione)

È approvato e reso esecutivo il “Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure” – Edizione 2025.

Articolo 2

(Entrata in vigore)

Il “Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure” – Edizione 2025 entra in vigore a decorrere dalle ore 00:01 del 01.12.2025. In pari data è abrogato il Decreto n.25/2014 che approva il “Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure” – Edizione 2014.

Articolo 3

(Disposizioni transitorie)

I soggetti interessati dalle prescrizioni contenute nel Regolamento approvato dalla presente Ordinanza dovranno adeguarsi entro e non oltre il termine di 6 (sei) mesi dalla data di emanazione della stessa.

Articolo 4

(Disposizioni finali)

È fatto obbligo, a chiunque spetti, di rispettare e far rispettare il presente Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure” – Edizione 2025 approvato con la presente Ordinanza.

I contravventori saranno perseguiti a norma di legge e ritenuti civilmente e penalmente responsabili dei danni che derivassero a persone e/o cose per effetto delle trasgressioni commesse.

Ogni altra disposizione in contrasto ovvero incompatibile con il Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure” – Edizione 2025 è abrogata.

Articolo 5

(Pubblicità)

La pubblicità del presente Regolamento verrà assicurata mediante inserzione nella sezione "Ordinanze" del sito istituzionale della Capitaneria di porto di Savona all'indirizzo <http://www.guardiacostiera.gov.it/savona/Pages/ordinanze.aspx>.

Savona, 25 novembre 2025

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Matteo LO PRESTI
(firmato digitalmente ai sensi del CAD)

Firmato Digitalmente da/Signed by:
MATTEO LO PRESTI

In Data/On Date:
martedì 25 novembre 2025 14:34:59



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

LUNGOMARE G. MATTEOTTI, 4/B – 17100 – SAVONA (SV)
e-mail: cpsavona@mit.gov.it - P.E.C.: cp-savona@pec.mit.gov.it

**REGOLAMENTO DI SICUREZZA E DEI
SERVIZI MARITTIMI DEL COMPRENSORIO
PORTUALE DI SAVONA - VADO LIGURE (SV)**

REVISIONE N.	MOTIVO DELLA REVISIONE	DATA
00	Prima emissione	02/09/2014
01	Aggiornamento	25/11/2025
02	Aggiornamento	11/03/2026

INDICE

TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI	6
<i>Articolo 1 (Campo di applicazione)</i>	6
<i>Articolo 2 (Documentazione nautica di riferimento)</i>	6
<i>Articolo 3 (Definizioni e informazioni)</i>	7
<i>Articolo 4 (Deroghe)</i>	7
TITOLO II - DISCIPLINA DEGLI ACCOSTI E DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA NEL COMPENSORIO PORTUALE DI SAVONA - VADO LIGURE E NELLE RELATIVE ADIACENZE	8
CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI	8
<i>Articolo 5 (Ambito di applicazione)</i>	8
<i>Articolo 6 (Descrizione generale)</i>	8
<i>Articolo 7 (Bacino portuale di Savona)</i>	9
<i>Articolo 8 (Bacino portuale di Vado Ligure)</i>	11
<i>Articolo 9 (Rada del porto di Savona - Vado Ligure)</i>	12
<i>Articolo 10 (Area VTS)</i>	15
<i>Articolo 11 (Altre zone rilevanti ai fini della navigazione marittima)</i>	15
<i>Articolo 12 (Divieti)</i>	16
<i>Articolo 13 (Luogo di rifugio)</i>	16
<i>Articolo 14 (Norme generali per le navi in sosta)</i>	17
<i>Articolo 15 (Presenza minima dell'equipaggio delle navi in sosta nel porto)</i>	18
<i>Articolo 16 (Sosta prolungata)</i>	18
<i>Articolo 17 (Utilizzo delle sorgenti elettromagnetiche)</i>	19
<i>Articolo 18 (Esercitazioni, pitturazioni e lavaggio della nave durante la sosta in porto)</i>	19
<i>Articolo 19 (Immersioni subacquee)</i>	19
<i>Articolo 20 (Manifestazioni sportive in porto)</i>	21
<i>Articolo 21 (Prevenzione inquinamento nelle acque marine)</i>	22
CAPO II DISCIPLINA DEGLI ACCOSTI	23
<i>Articolo 22 (Ambito di applicazione)</i>	23
<i>Articolo 23 (Pianificazione e gestione degli accosti)</i>	23
<i>Articolo 24 (Commissione Accosti e Tavolo Tecnico)</i>	24
<i>Articolo 25 (Comunicazioni di accosto e movimento)</i>	24

Articolo 26 (Precedenze)	25
Articolo 27 (Richieste di utilizzo delle banchine pubbliche)	26
Articolo 28 (Comunicazioni all'arrivo e alla partenza delle navi)	27
Articolo 29 (Navi cisterna)	27
Articolo 30 (Stazionamento di navi passeggeri alimentate a GNL)	28
Articolo 31 (Prescrizioni di sicurezza da adottarsi in occasione dell'ormeggio, del disormeggio e della sosta di navi presso le banchine 8-9-10 del porto di Savona)	29
Articolo 32 (Unità da pesca)	29
Articolo 33 (Prove in mare per unità da diporto)	29
Articolo 34 (Lavori di manutenzione e riparazione)	30
Articolo 35 (Navi in disarmo)	31
Articolo 36 (Movimenti di navi non programmati)	31
Articolo 37 (Movimenti d'autorità)	31
CAPO III DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA	31
Articolo 38 (Disposizioni generali)	31
Articolo 39 (Chiamata del Pilota)	31
Articolo 40 (Punti di imbarco e sbarco Pilota)	32
Articolo 41 (Divieti di carattere generale in porto)	32
Articolo 42 (Prescrizioni e divieti per l'ancoraggio in rada)	33
Articolo 43 (Prescrizioni per le unità da diporto e da pesca)	35
Articolo 44 (Velocità di sicurezza)	36
Articolo 45 (Uso dei segnali sonori e luminosi)	37
Articolo 46 (Sosta in porto di navi militari)	38
Articolo 47 (Prescrizioni per i mezzi nautici impegnati in lavori negli specchi acquei portuali)	38
Articolo 48 (Ascolto radio VHF)	38
Articolo 49 (Sinistri marittimi e incidenti)	39
TITOLO III - SERVIZI TECNICO - NAUTICI E PORTUALI	40
CAPO I SERVIZI TECNICO - NAUTICI	40
Articolo 50 (Pilotaggio)	40
Articolo 51 (Rimorchio)	41
Articolo 52 (Ormeggio)	42
Articolo 53 (Battellaggio)	42
CAPO II SERVIZI PORTUALI E AUSILIARI	42
Articolo 54 (Bunkeraggio)	42

<i>Articolo 55 (Servizio di antinquinamento)</i>	43
<i>Articolo 56 (Servizio integrativo antincendio)</i>	43
<i>Articolo 57 (Avvisatore marittimo)</i>	44
<i>Articolo 58 (Consulente Chimico di Porto)</i>	44

TITOLO IV - TRASPORTO DI PRODOTTI LIQUIDI ALLA RINFUSA NEL PORTO DI SAVONA - VADO LIGURE..... 46

CAPO I OPERAZIONI DI CARICO, SCARICO E TRASBORDO PER LE NAVI CISTERNA..... 46

<i>Articolo 59 (Zone di ormeggio)</i>	46
<i>Articolo 60 (Ormeggio delle navi)</i>	47
<i>Articolo 61 (Accesso agli approdi e a bordo delle navi)</i>	49
<i>Articolo 62 (Prontezza d'uso dei mezzi antincendio)</i>	50
<i>Articolo 63 (Apparecchi elettrici a bordo delle navi cisterna)</i>	51
<i>Articolo 64 (Operazioni di crude oil washing (C.O.W.))</i>	51
<i>Articolo 65 (Dispositivi di protezione individuali)</i>	54
<i>Articolo 66 (Impianti a terra)</i>	55
<i>Articolo 67 (Operazioni di carico, scarico e trasbordo delle navi cisterna)</i>	56
<i>Articolo 68 (Loading Master e Operatori)</i>	61
<i>Articolo 69 (Modalità di verifica delle manichette flessibili, adibite al trasporto di prodotti petroliferi e/o petrolchimici, biodiesel e oli vegetali destinati ad uso energetico)</i>	63
<i>Articolo 70 (Caricazione e scarica di prodotti liquidi)</i>	63
<i>Articolo 71 (Verifiche da parte del Consulente Chimico di Porto)</i>	64
<i>Articolo 72 (Oli lubrificanti, prodotti liquidi non pericolosi e petrolio greggio)</i>	64
<i>Articolo 73 (Prescrizioni in materia di sicurezza)</i>	65
<i>Articolo 74 (Bettoline)</i>	65

CAPO II OPERAZIONI DI CARICO, SCARICO E TRASBORDO PER LE NAVI PORTA RINFUSE 66

<i>Articolo 75 (Generalità)</i>	66
<i>Articolo 76 (Carichi solidi alla rinfusa)</i>	66
<i>Articolo 77 (Autorizzazione all'imbarco e nulla osta allo sbarco)</i>	66
<i>Articolo 78 (Disposizioni particolari per l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di carbone)</i>	66
<i>Articolo 79 (Disposizioni sui fanghi di dragaggio)</i>	66
<i>Articolo 80 (Disposizioni particolari al trasporto di granaglie alla rinfusa)</i>	66
<i>Articolo 81 (Disposizioni particolari per operazioni di merci fumigate alla rinfusa)</i>	66
<i>Articolo 82 (Operazioni di allibo di rinfuse solide)</i>	67

TITOLO V – OPERAZIONI D’IMBARCO E SBARCO PER NAVI RO-RO DA PASSEGGERI.....	67
CAPO I NORME GENERALI DI SICUREZZA	67
<i>Articolo 83 (Disciplina)</i>	<i>67</i>
<i>Articolo 84 (Norme di comportamento).....</i>	<i>68</i>
TITOLO VI - OPERAZIONI DI IMBARCO, SBARCO, TRASBORDO E TRANSITO DELLE MERCI PERICOLOSE IN COLLI	69
CAPO I NORME GENERALI DI SICUREZZA	69
<i>Articolo 85 (Generalità)</i>	<i>69</i>
<i>Articolo 86 (Documentazione per navi adibite al trasporto di merci pericolose)</i>	<i>69</i>
<i>Articolo 87 (Rispondenza dei veicoli stradali)</i>	<i>69</i>
<i>Articolo 88 (Autorizzazione all'imbarco e trasporto o nulla osta allo sbarco)</i>	<i>69</i>
<i>Articolo 89 (Esplosivi - Classe 1).....</i>	<i>70</i>
<i>Articolo 90 (Radioattivi - Classe 7)</i>	<i>70</i>
<i>Articolo 91 (Zone di ormeggio).....</i>	<i>70</i>
<i>Articolo 92 (Zone di stoccaggio)</i>	<i>71</i>
TITOLO VII - SERVIZIO DI RACCOLTA RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI.....	72
CAPO I NORME GENERALI	72
<i>Articolo 93 (Generalità)</i>	<i>72</i>
TITOLO VIII - OPERAZIONI DI IMBARCO, SBARCO E TRASBORDO DI YACHT.....	73
CAPO I NORME GENERALI DI SICUREZZA	73
<i>Articolo 94 (Generalità)</i>	<i>73</i>

TITOLO I DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

(Campo di applicazione)

1. Il presente "*Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure (SV)*", d'ora in avanti "*Regolamento*" - elaborato ed approvato dalla Capitaneria di Porto di Savona - disciplina la navigazione, l'ormeggio, l'ancoraggio, la sosta e il disarmo delle navi mercantili in genere, dei galleggianti nonché delle unità da diporto e da pesca, ivi comprese le navi e i galleggianti in attesa di movimento e, più in generale, tutte le attività portuali e marittime *lato sensu* che, a vario titolo, si svolgono nell'ambito del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure, dal Capo di Albisola a Punta Bergeggi, ivi compresa la rada tra i due porti;
2. Per quanto attiene alle altre attività svolte nel porto quali la circolazione in ambito portuale e gli aspetti connessi alla *security portuale*, si rimanda alla regolamentazione in materia emanata dall'Autorità Marittima e dall'AdSP nell'ambito delle rispettive competenze;
3. L'Autorità Marittima si riserva la potestà di emanare disposizioni integrative rispetto a quelle contenute nel presente Regolamento per ragioni anche temporanee legate ad aspetti di *safety* e di *security portuale*.
4. Le norme del presente Regolamento integrano, a livello locale, quelle previste dalla legislazione nazionale, unionale e internazionale applicabile in materia.

Articolo 2

(Documentazione nautica di riferimento)

1. La documentazione nautica ufficiale di riferimento, edita dall'Istituto Idrografico della Marina Militare, per le aree marittime individuate al precedente articolo, è di seguito fornita, al fine di agevolare la pronta consultazione da parte di tutti i soggetti interessati.
 - a) Carte nautiche tradizionali (*Paper Charts*)
 - i. #2;
 - ii. #53 (INT 3357);
 - iii. #104 (INT 3356);
 - iv. #909 (INT 3300);
 - v. #1111 (INT 1).

Approvato dalla CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA con Ordinanza n. _____ in data _____	Rev. 02	Pagina 7 of 73
REGOLAMENTO DI SICUREZZA E DEI SERVIZI MARITTIMI DEL COMPRESORIO PORTUALE DI SAVONA - VADO LIGURE (SV)		

Carte nautiche in kit (*Paper Charts in Kit*)¹ _____

Kit P1.

c) Carte nautiche elettroniche (ENC - *Electronic Navigational Charts*)

- i. #340 (INT 301);
- ii. #2;
- iii. #104 (INT 3356);
- iv. #53 (INT 3357).

d) Portolani (*Sailing Directions*)

- i. Portolano del Mediterraneo - Generalità (I.I. 3145);
- ii. Portolano P1 (I.I. 3201)

2. L'elenco sopra fornito non intende essere esaustivo e completamente dettagliato, in quanto resta in capo ai soggetti naviganti l'obbligo dell'attenta consultazione di tutta la documentazione nautica ufficiale di interesse, edita dall'Istituto Idrografico della Marina Militare, ritenuta indispensabile, ai sensi di legge, per la pianificazione e la condotta in sicurezza della navigazione marittima.

Articolo 3 **(Definizioni e informazioni)**

Si rimanda al **GLOSSARIO** del Regolamento, dove è possibile prendere visione dell'elenco completo delle definizioni, organizzate in ordine alfabetico, e delle eventuali informazioni aggiuntive utili ai fini della lettura del presente documento.

Articolo 4 **(Deroghe)**

1. Eventuali deroghe alle disposizioni di cui al presente Regolamento possono essere occasionalmente concesse, con provvedimento espresso dell'Autorità Marittima, previa richiesta scritta ed adeguatamente motivata.
2. L'eventuale deroga é concessa in presenza di accertate e particolari circostanze tecnico-operative o di altre situazioni valutate dall'Autorità Marittima sentiti, ove ritenuto opportuno, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, il Consulente Chimico di Porto, l'Organismo Riconosciuto, l'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime, l'Autorità di Sistema Portuale e i servizi tecnico-nautici. Tale deroga, comunque, non dovrà essere pregiudizievole per l'assetto complessivo di sicurezza del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure e delle opere portuali.

¹ Le CNIK (dimensioni: 500 mm x 335 mm) ricoprono di massima una fascia di mare che si estende fino a 6-8 NM dalla costa. Come tutte le carte nautiche, è in rappresentazione di Mercatore e le posizioni geografiche sono riferite al Sistema Geodetico Mondiale (WGS84). La veste grafica è molto simile a quella della carta nautica tradizionale.

TITOLO II

DISCIPLINA DEGLI ACCOSTI E DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA NEL COMPENSORIO PORTUALE DI SAVONA - VADO LIGURE E NELLE RELATIVE ADIACENZE

Capo I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 5 (Ambito di applicazione)

Le disposizioni di cui al presente Capo si applicano a tutte le navi che navigano e/o sostano all'interno del compensorio portuale di Savona - Vado Ligure (SV) e nelle relative adiacenze.

Articolo 6 (Descrizione generale)

1. Il compensorio portuale di Savona - Vado Ligure (SV) si costituisce delle seguenti macro - aree geografiche:
 - A. Bacino portuale di Savona (**ALL. A.1 - A.2 - A.3**);
 - B. Bacino portuale di Vado Ligure (**ALL. B**);
 - C. Rada del porto di Savona - Vado Ligure (**ALL. C**);
 - D. Altre zone rilevanti ai fini della navigazione marittima (**ALL. D.1 - D.2 - D.3**).
2. In via generale, per ogni singola zona di accosto rientrante nelle macro - aree **A** e **B**, si distinguono tre differenti destinazioni d'uso:
 - i. Traffico commerciale;
 - ii. Pubblica utilità;
 - iii. Scopi diversi da quelli di cui ai punti i. e ii..
3. Con riferimento alle macro - aree di cui al comma 1, le zone di accosto destinate all'ormeggio e disormeggio delle unità navali rientrano in aree affidate in concessione a soggetti terzi², ovvero in aree pubbliche. L'elenco nominativo delle zone di accosto in parola, comprese le aree di ancoraggio, descrittivo delle specifiche ubicazioni e destinazioni, sono riportate nei prospetti tabellari di cui ai successivi articoli. Si rimanda agli **ALL. A, B, C** e **D** del presente Regolamento, per le relative rappresentazioni grafiche.
4. Le aree di banchina ed il prospiciente specchio acqueo affidati in concessione a terzi ovvero le aree di banchina ed il prospiciente specchio acqueo non affidati in concessione

² Legge n. 84 del 28 gennaio 1994, art. 18, rubricato "Concessioni di aree e banchine", e successive modifiche e integrazioni.

(pubbliche), dovranno essere costantemente vigilate, rispettivamente dai concessionari e dall'Autorità di Sistema Portuale, al fine della piena efficienza delle stesse garantendo sempre, in ogni situazione operativa, la sicurezza degli ormeggi ivi insistenti. A tal fine, a cura dei soggetti precitati, dovranno, comunque, essere predisposte verifiche semestrali, anche con il concorso dei servizi tecnico-nautici, atte ad accertare le suddette condizioni operative e segnalare immediatamente eventuali problematiche alle Autorità competenti.

Articolo 7 **(Bacino portuale di Savona)**

A.i.	BACINO PORTUALE DI SAVONA		
	TRAFFICO COMMERCIALE		
DENOMINAZIONE ACCOSTO		LUNGHEZZA (METRI)	CONCESSIONARIO
Banchina #6 int./est.		55,3	Costa Crociere S.p.a. Terminal “Palacrociere Savona”
Banchina #7		315	
Banchina #8		431	
Banchina #9			
Banchina #10			
Banchina #12		235	Banchina Pubblica
Banchina #13			Banchina Pubblica
Banchina #14		291	Savona Terminals S.p.a.
Banchina #15			
Banchina #16		128	Colacem S.p.a.
Banchina #26		393	Monfer S.p.a.
Banchina #27			
Banchina #28		131	Banchina pubblica
Banchina #29		274	Terminal Alti Fondali Savona S.r.l.
Banchina #30		175	Banchina pubblica
Banchina #31		162	Savona Terminals S.p.a.
Banchina #32 N		158	
Banchina #32 S		102	

Banchina #33	242	Savona Terminal Auto S.r.l.
Banchina #33-Rampa	33,5	
Banchina #34-Testata	342	<i>Banchina pubblica</i>
Banchina #34-Radice	150	Depositi Costieri S.p.a.

A.ii.	BACINO PORTUALE DI SAVONA	
	PUBBLICA UTILITÀ	
DENOMINAZIONE ACCOSTO	LUNGHEZZA (METRI)	CONCESSIONARIO DESTINAZIONE PRIORITARIA
Banchina #1	9	<i>Banchina pubblica</i> Attività correlate al traffico commerciale
Banchina #4 Angolo #5	110	<i>Banchina pubblica</i> Servizi tecnico-nautici
Banchina #5	125	<i>Banchina pubblica</i> Flotta pescherecci
Banchina #11	40	<i>Banchina pubblica</i> Diporto
Banchina #18 <i>Vecchia darsena</i>	123	SV Port Service
Banchina #19 <i>Vecchia darsena</i>	15,5	Ziggurmare
Banchina #20 <i>Vecchia darsena</i>	80	<i>Banchina pubblica</i> Flotta pescherecci e, in via residuale, imbarcazioni uso commerciale e diporto
Banchina #21 <i>Vecchia darsena</i>	195	SV Port Service
Calata Marinetta <i>Vecchia darsena</i>	28	<i>Banchina pubblica</i> Operazioni di bunkeraggio
Banchina #23 (zona Torretta)	15	SV Port Service

A.iii.	BACINO PORTUALE DI SAVONA	
	ALTRI SCOPI	
DENOMINAZIONE ACCOSTO	LUNGHEZZA (METRI)	CONCESSIONARIO DESTINAZIONE PRIORITARIA
Banchina #3 Angolo #4	N/A	<i>Banchina pubblica</i> Unità navali per servizi di Stato
Banchina #2	208	Cantieri navali "Azimut" e "WService"
Banchina #3		
Banchina #4	88	Carmelo Noli S.r.l. (Società concessionaria del servizio di rimorchio portuale)
Banchina ex avanscalo Mondomarine	N/A	Mondomarine
Travel Lift Mondomarine	N/A	Mondomarine

Articolo 8
(Bacino portuale di Vado Ligure)

B.i.	BACINO PORTUALE DI VADO LIGURE	
	TRAFFICO COMMERCIALE	
DENOMINAZIONE ACCOSTO	LUNGHEZZA (METRI)	CONCESSIONARIO
Scassa Nord	60	Forship S.p.a.
Bricchetto-Nord 1	200	
Bricchetto-Nord 2	200	
Calata Nord	186	
Rampa Nord	33	
Banchina Orsero	240	Reefer Terminal S.p.a.
Banchina Principale	465	
Banchina Sud	67	
Rampa Sud	33	
Banchina Est-Radice	180	
Molo sopraflutto	154	<i>Banchina pubblica</i>

Piattaforma <i>multipurpose</i> - Sud	700	Vado Gateway S.p.a.
Piattaforma <i>multipurpose</i> - Nord - Testata	245	<i>Banchina pubblica</i>
Piattaforma <i>multipurpose</i> - Est	270	<i>Banchina pubblica</i>
Piattaforma <i>offshore</i> <i>Accosto petrolifero</i>	N/A	Italiana Petroli S.p.a.
Pontile Transitorio Petroli- Testata <i>Accosto petrolifero</i>	N/A	SAAR DP Green S.r.l.
Pontile Transitorio Petroli- Nord <i>Accosto petrolifero</i>	N/A	Esso Italiana S.p.a.
Campo Boe <i>Accosto petrolifero</i>	N/A	Sarpom S.r.l.

B.ii.	BACINO PORTUALE DI VADO LIGURE	
	PUBBLICA UTILITÀ	
DENOMINAZIONE ACCOSTO	LUNGHEZZA (METRI)	CONCESSIONARIO DESTINAZIONE PRIORITARIA
Darsenetta servizi	N/A	Servizi Tecnico Nautici
Piattaforma <i>multipurpose</i> - Nord – Centro	75	Servizi Tecnico Nautici

Articolo 9 (Rada del porto di Savona - Vado Ligure)

- La rada del porto di Savona - Vado Ligure è delimitata dai seguenti punti di coordinate geografiche (WGS 84):
 - LAT 44°15,5' N - 008°27,40' E
 - LAT 44°16,0' N - 008°29,75' E
 - LAT 44°16,90' N - 008°31,10' E
 - LAT 44°18,85' N - 008°31,80' E
 - LAT 44°19,80 N - 008°31,30' E
- La rada è la zona di mare antistante il porto dove possono ancorare le navi. Tale area è suddivisa in zone all'interno delle quali la navigazione, l'ancoraggio, la pesca da parte di navi, imbarcazioni e natanti, nonché l'espletamento di altre attività marittime sono

sottoposte a particolari limitazioni e/o interdizioni a tutela della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare.

3. All'interno della rada, come sopra definita, sono individuate n. 4 (quattro) zone destinate prioritariamente all'ancoraggio delle navi, come di seguito meglio indicato:

C	RADA DEL PORTO DI SAVONA - VADO LIGURE	
ZONA ALFA ³		
Area di mare delimitata dal poligono individuato dai vertici, aventi le seguenti coordinate geografiche (DATUM WGS 84)		
	φ	λ
V _{A1}	44°17',717 N	008°29',094 E
V _{A2}	44°18',242 N	008°29',837 E
V _{A3}	44°18',172 N	008°30',937 E
V _{A4}	44°17',272 N	008°29',667 E

All'interno della ZONA ALFA, specchio acqueo antistante il litorale di Savona, destinato alla fonda delle navi da carico inferiori ai 200 metri di lunghezza, sono individuati 5 punti di ancoraggio:

(A-1) Lat. 44°18.100'N – Long. 008° 29.900'E

(A-2) Lat. 44°17.800'N – Long. 008° 29.400'E

(A-3) Lat. 44°18.075'N – Long. 008° 30.600'E

(A-4) Lat. 44°17.890'N – Long. 008° 30.200'E

(A-5) Lat. 44°17.500'N – Long. 008° 29.700'E

I punti A-1 e A-2 sono destinati alle navi l.f.t. inferiore a 100 metri;

I punti A-3, A-4 e A-5 sono destinati alle navi l.f.t. inferiore a 200 metri.

³ Zona ALFA: Area di mare destinata prioritariamente all'ancoraggio di navi da carico, in attesa di ormeggiare in porto

C

RADA DEL PORTO DI SAVONA - VADO LIGURE

ZONA BRAVO⁴		
Area di mare delimitata dal poligono individuato dai vertici, aventi le seguenti coordinate geografiche (DATUM WGS 84)		
	φ	λ
V_{B1}	44°16',977 N	008°27',994 E
V_{B2}≡ V_{A1}	44°17',717 N	008°29',094 E
V_{B3}≡ V_{A4}	44°17',272 N	008°29',667 E
V_{B4}	44°16',522 N	008°28',517 E

All'interno della ZONA BRAVO, specchio acqueo antistante il litorale dei comuni di Savona e Vado Ligure, destinata alle navi cisterna in attesa di attraccare ai pontili petroliferi del Compartimento Marittimo di Savona, sono individuati 4 punti di ancoraggio:

(B-1) Lat. 44°17'.440N – Long. 008° 28'.930E

(B-2) Lat. 44°16'.960N – Long. 008° 28'.210E

(B-3) Lat. 44°17'.055N – Long. 008° 28'.875E

(B-4) Lat. 44°16'.720N – Long. 008° 28'.590E

Il punto B-1 è destinato alle navi l.f.t. inferiore a 100 metri;

I punti B-2 ,B-3 e B-4 sono destinati alle navi l.f.t. inferiore a 200 metri.

C

RADA DEL PORTO DI SAVONA - VADO LIGURE

ZONA CHARLIE⁵			
Area di mare di forma circolare, con centro nel punto aventi le seguenti coordinate geografiche (DATUM WGS 84)			
	φ	λ	RAGGIO (NM)
Cc	44°16',492 N	008°29',457 E	0,45

All'interno della ZONA CHARLIE , è individuato 1 punti di ancoraggio:

(C_C -1) Lat. 44°16',492 N – 008°29',457 E

⁴ Zona BRAVO: area di mare destinata prioritariamente all'ancoraggio delle navi cisterna, in attesa di ormeggiare agli accosti petroliferi del porto.

⁵ Zona CHARLIE: area destinata all'ancoraggio delle seguenti unità, elencate in ordine decrescente di priorità:

- petroliere attese al Campo Boe;
- cisterne in arrivo presso i pontili/terminali di Vado Ligure;
- bettoline (qualora dotate di ancore e catene adeguate);
- rinfusiere, con prodotti MHB o B;
- tutte le altre unità.

C	RADA DEL PORTO DI SAVONA - VADO LIGURE		
ZONA DELTA ⁶			
Area di mare di forma circolare, con centro nel punto aventi le seguenti coordinate geografiche (DATUM WGS 84)			
	φ	195 25.11.2025 λ	RAGGIO (NM)
CD	44°17',162 N	008°30',537 E	0,45

All'interno della ZONA DELTA, è individuato 1 punti di ancoraggio:

(CD -1) Lat. 44°17',162 N – Long. 008°30',537 E

Articolo 10 (Area VTS)

Il Servizio VTS viene erogato secondo le vigenti disposizioni in materia nell'area richiamata dalla propria Ordinanza n°14 in data 2 febbraio 2017 7 (ALL. E).

Articolo 11 (Altre zone rilevanti ai fini della navigazione marittima)

1. Al fine di garantire la sicurezza della navigazione, all'interno dello specchio acqueo prospiciente il comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure, sono individuate altresì delle zone meglio di seguito descritte, per la cui disciplina si rimanda al Capo III del presente Titolo.
2. Presso le acque antistanti il porto di Savona - Vado Ligure (SV), tenuto conto:
 - a) della presenza di navi in ingresso, uscita e transito verso e dai porti di Savona e Vado Ligure;
 - b) della presenza di zone destinate all'ancoraggio delle navi;
 - c) della presenza di impianti portuali destinati all'espletamento di operazioni commerciali;
 - d) della presenza di traffico, anche considerevole, soprattutto durante il periodo estivo, di unità da diporto e da pesca, o comunque non tracciate da SAVONA VTS;

è istituita una **zona di precauzione**, così come rappresentata graficamente nell'**ALL. "D1"**, costituita dall'area di forma semicircolare, delimitata verso terra dal profilo della costa, con centro sul fanale rosso del molo sopraflutto del porto di Savona (E.F. 1546) e con raggio pari a 5 NM.

3. Inoltre, nella rada del porto di Savona - Vado Ligure (SV) sono individuate le seguenti zone di mare:

⁶ Zona DELTA: area destinata al medesimo utilizzo della zona CHARLIE.

- a) **Zona 1:** area di forma semicircolare, delimitata verso terra dalla Zona 3, con centro sul fanale rosso del molo sopraflutto del porto di Savona (E.F. 1546) e con raggio pari a 0,54 NM;
- b) **Zona 2:** area di forma semicircolare, delimitata verso terra dalla Zona 4 e verso sud da Rlv⁷ 090° dal fanale di Capo Verde (E.F. 1514), con centro sul fanale rosso del molo sopraflutto del porto di Vado Ligure (E.F. 1519) e raggio pari a 1 NM;
- c) **Zona 3:** area di mare che si estende fino a 300 m dalla costa, con inizio del molo di sottoflutto del porto di Savona e fine presso gli scogli della Margonara, delimitata dalle seguenti coordinate (WGS 84):

	φ	λ
Z_{3a}	44°19',564 N	008°30',175 E
Z_{3b}	44°19',482 N	008°30',358 E
Z_{3c}	44°19',003 N	008°29',736 E

- d) **Zona 4:** area di mare che si estende fino a 300 m dalla costa con inizio dal limite nord della piattaforma *multipurpose* di Vado Ligure e fine presso il limite di sicurezza relativo alla condotta in località “Crocetta - Fornaci”, riportata nell’Ordinanza n. 39 in data 2 aprile 2013, che dispone il generale divieto alle unità navali di ancorare ed esercitare la pesca a strascico o con attrezzi che comunque draghino e/o smuovano il fondo del mare a una distanza inferiore a 200 metri dalle condotte (**ALL. F**);
- e) **Zona 5:** area di mare di forma semicircolare, con centro sul fanale rosso del molo di sopraflutto di Savona (E.F. 1546) e raggio pari a 1 NM, e delimitata dalla costa dalla Zona 1, dalla Zona 3 e da Rlv 140 dal fanale rosso predetto.

Articolo 12 (Divieti)

1. Nelle precitate zone, si applicano le restrizioni di cui all’Ordinanza n.14 in data 2 febbraio 2017.
2. È fatto, infine, divieto di dare fondo all’ancora in zone diverse da quelle indicate nel presente Regolamento fatta salva eventuale autorizzazione dell’Autorità Marittima.

Articolo 13 (Luogo di rifugio)

Nel porto di Savona - Vado Ligure è individuato quale “luogo di rifugio” la banchina denominata “Molo sopraflutto” del porto di Savona, per una lunghezza di 290 metri e un pescaggio di circa 14 metri. Si tratta di banchina pubblica, con idonei arredi per l’ormeggio

⁷ Rilevamento vero (Rlv).

sull'intero sviluppo. L'accesso nel "luogo di rifugio" viene valutato secondo quanto disciplinato dal vigente *"Piano operativo di pronto intervento locale per fronteggiare gli inquinamenti marini da idrocarburi ed altre sostanze nocive nel Compartimento Marittimo di Savona"*.

Articolo 14

(Norme generali per le navi in sosta)

1. Durante la sosta in porto, tutte le navi devono:

- a)** ormeggiare in modo da non intralciare il transito e la manovra di altre navi;
- b)** effettuare l'ormeggio a regola marinaresca (prua in fuori e con cavi idonei, sufficientemente elastici ed in numero sufficiente) allo scopo di non creare pericoli o danni derivanti dai movimenti subiti a causa del normale transito di navi negli specchi acquei prospicienti l'accosto effettuando, altresì, un periodico controllo relativo alla tesatura degli stessi durante lo svolgimento delle operazioni portuali;
- c)** nel caso di ormeggio di punta (andana) avere, di regola, due ancore in mare, e di poppa, cavi di numero e resistenza adeguati;
- d)** mantenere in perfetta efficienza i servizi di bordo per fronteggiare eventuali emergenze, tenendo sempre pronti per la consultazione il piano generale della nave e quello antincendio;
- e)** appennellare i cavi di emergenza di poppa-prora per eventuali manovre di emergenza;
- f)** garantire la permanenza a bordo di personale idoneo all'effettuazione di eventuali manovre di disormeggio in urgenza;
- g)** tenere le ancore in cubia o in posizione tale da non creare pericoli o danni;
- h)** mantenere l'ascolto radio continuo sui canali VHF 16 e 71;
- i)** tenere le imbarcazioni, scale, pennoni, picchi/bighi di carico, gru o altre attrezzature in modo da non sporgere lato mare;
- j)** ottemperare a tutte le prescrizioni in materia di *security*, avendo cura, in particolare, di disporre un servizio di guardia sullo scalandrone finalizzato alla vigilanza degli ingressi a bordo;
- k)** attivare punti luce addizionali nel lato prospiciente la banchina ed illuminare sufficientemente la zona dello scalandrone;
- l)** non ammettere l'accesso né la discesa di alcuno fino al rilascio, anche via radio, della libera pratica sanitaria da parte dell'Autorità Sanitaria;
- m)** mantenere sempre in funzione il sistema di identificazione automatica (A.I.S. - *Automatic Identification System*), ai sensi dell'articolo 6 comma 3 del D.Lgs. n. 196/2005, per le unità che hanno l'obbligo di detto dispositivo;
- n)** non effettuare lavori agli apparati motore che comportino l'immobilizzazione della nave; se i lavori sono però indispensabili, è necessario chiedere di volta in volta l'autorizzazione all'Autorità Marittima.

2. Le operazioni che prevedono emissioni di gas dalle cisterne delle navi petroliere devono essere effettuate oltre le 12 NM, esclusivamente con condizioni meteo assicurate tali da evitare molestie alla cittadinanza.

Articolo 15

(Presenza minima dell'equipaggio delle navi in sosta nel porto)

1. A bordo delle navi in sosta ai terminali del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure, il Comandante deve garantire la presenza di un'aliquota minima d'equipaggio, atta a garantire che la nave sia sempre pronta a muovere, nonché a mantenere sempre in efficienza gli impianti e i servizi di bordo per far fronte a particolari esigenze non ordinarie.
2. Le navi dotate di squadra antincendio hanno l'obbligo di mantenere un terzo dei componenti della squadra a bordo e pronti per ogni evenienza. Per le navi non munite di apprestamenti logistici per l'equipaggio e per i galleggianti senza tabella minima di armamento, al fine di essere sempre pronte a muovere su ordine dell'Autorità Marittima, dovranno essere prontamente reperibili almeno due responsabili in grado di effettuare tutte le operazioni che dovessero rendersi necessarie per la sicurezza della navigazione e portuale. Al tal fine, la Società Armatrice dovrà produrre alla Capitaneria di Porto di Savona i nominativi ed i recapiti telefonici del personale prontamente reperibile.
3. Particolari situazioni devono essere espressamente autorizzate dall'Autorità Marittima.

Articolo 16

(Sosta prolungata)

1. In casi particolari e salvo diversa disposizione dell'Autorità Marittima, l'Autorità di Sistema Portuale può consentire l'utilizzo della **banchina "Scassa Nord"** di Vado Ligure per l'ormeggio di navi mercantili armate in sosta prolungata (inoperosa), per un periodo massimo di 6 (sei) mesi eventualmente rinnovabili. Resta inteso che tale sosta può essere consentita se la banchina di che trattasi non sarà interessata da operazioni portuali e/o dai servizi tecnico-nautici, che hanno la precedenza.
2. Le navi in sosta armate, di cui al comma precedente, possono essere allontanate senza preavviso, su disposizione dell'Autorità Marittima, in caso di emergenza e con un preavviso di 5 (cinque) giorni nel caso in cui le aree fossero necessarie per operazioni portuali e/o per i servizi tecnico-nautici.
3. L'utilizzo della banchina "Molo sopraflutti" di Savona, testata banchina n. 34, per l'ormeggio di navi mercantili in sosta prolungata (inoperosa), è subordinato al giudizio dell'Autorità Marittima, in considerazione della individuazione di detta area come "luogo di rifugio".
4. In caso di navi sequestrate/detenute, fermo restando gli eventuali provvedimenti

dell'Autorità Giudiziaria e qualora a giudizio dell'Autorità Marittima non sia possibile effettuare la sosta in rada, l'eventuale utilizzo delle banchine pubbliche è valutato - di volta in volta - di concerto con l'Autorità di Sistema Portuale, tenendo conto che l'occupazione di detti spazi comporta la sottrazione di aree destinate all'operatività portuale.

Articolo 17 **(Utilizzo delle sorgenti elettromagnetiche)**

Durante la sosta nelle banchine del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure è vietata l'emissione di onde provenienti dalle apparecchiature radar di bordo. Eventuali autorizzazioni per prove tecniche ad emettere onde elettromagnetiche devono essere preventivamente notificate all'Autorità Marittima, tramite SAVONA VTS.

Articolo 18 **(Esercitazioni, pitturazioni e lavaggio della nave durante la sosta in porto)**

Durante la sosta in porto, previa comunicazione a SAVONA VTS, possono essere effettuate le seguenti operazioni:

- a)** ammaino delle imbarcazioni e delle lance di salvataggio, per esercitazioni dell'equipaggio, a condizioni che l'area interessata sia libera da ostacoli;
- b)** fermo restando quanto previsto dall'articolo 34 comma 5 del presente Regolamento, ritocchi di pitturazioni, a condizione che gli stessi vengano effettuati mettendo in atto le opportune precauzioni per evitare il rischio di possibili inquinamenti; la rimozione della pittura non è autorizzata;
- c)** ammaino dei natanti per il lavaggio, compreso il lavaggio della nave lato mare e lato banchina senza l'uso di detergenti inquinanti.

Articolo 19 **(Immersioni subacquee)**

- 1.** Nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure, ad eccezione della Zona 5 sopra meglio specificata all'articolo 11, sono vietate le immersioni subacquee sportive a qualunque titolo.
- 2.** L'effettuazione di immersioni professionali, effettuate per l'esecuzione di lavori subacquei a strutture portuali e/o navi presenti, devono essere autorizzate dalla Capitaneria di Porto, previa presentazione di apposita istanza in bollo, ai fini dell'emissione dei successivi provvedimenti autorizzativi e ordinativi.
- 3.** I lavori subacquei alle unità all'ormeggio e alla fonda nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure devono essere comunicati all'Autorità Marittima con almeno 24 (ventiquattro) ore di anticipo.

4. La domanda deve essere presentata all'Autorità Marittima da parte della Società istante, il cui personale sommozzatore impiegato deve essere regolarmente iscritto, ai sensi della normativa vigente in materia.
5. In caso di lavori di ispezione/ricognizione da svolgere alle navi, la domanda per ottenere l'autorizzazione deve contenere i seguenti elementi informativi:
 - a) nome della nave, numero IMO, bandiera, tonnellaggio, carico e posto di ormeggio;
 - b) tipo di apparecchiature da impiegare per i lavori;
 - c) elenco delle persone impiegate nell'operazione⁸;
 - d) elenco dei mezzi nautici in appoggio che si intendono impiegare, specificando se i relativi documenti di sicurezza sono in corso di validità;
 - e) qualifica e generalità del responsabile dell'impresa che dirige le operazioni (responsabile dei lavori);
 - f) elenco degli equipaggiamenti individuati che devono essere rispondenti alle norme vigenti in materia;
 - g) dichiarazione che il predetto personale che si intende impiegare è stato appositamente addestrato e ritenuto idoneo alla tipologia delle attività da svolgere ed all'uso delle apparecchiature di cui alla lettera b).
6. La domanda, oltre la firma del titolare dell'Impresa, deve riportare anche quella del Comandante della nave ovvero del Raccomandatario Marittimo.
7. Prima di iniziare qualsiasi operazione subacquea, il Comandante della nave e il Responsabile dell'impresa che dirige le operazioni sono tenuti a compilare un'apposita *checklist* nella quale si dichiara di non azionare eliche, prese a mare o altra apparecchiatura di bordo che possa costituire pericolo per gli operatori immersi.
8. Il Comandante della nave, durante lo svolgimento delle operazioni subacquee, deve esporre la bandiera ALFA del Codice Internazionale dei Segnali, per tutta la durata dei lavori. La stessa bandiera dovrà essere esposta anche dall'eventuale mezzo nautico utilizzato in appoggio da parte dell'Impresa.
9. In caso di improvviso peggioramento delle condizioni meteomarine, del verificarsi di temporali con scariche elettriche, di inquinamento delle acque del mare circostanti per perdita di idrocarburi o su richiesta dell'Autorità Marittima, le operazioni dovranno essere sospese fino ad un nuovo ordine.
10. Durante le operazioni subacquee, nessun natante che non sia dell'Impresa che dirige le operazioni può avvicinarsi a meno di 50 m dagli operatori subacquei impiegati. Fanno eccezione le motobarche che trasportano le persone o le provviste, le quali però, prima di avvicinarsi allo scalandrone, devono prendere gli opportuni contatti con la barca di appoggio dell'Impresa che dirige i lavori per ottenere il proprio nulla-osta.

⁸ I sommozzatori impiegati, se non iscritti nel Registro dei Sommozzatori della Capitaneria di Porto di Savona, devono essere muniti di apposita autorizzazione della Capitaneria di Porto ove sono iscritti

11. Durante l'immersione, il sommozzatore deve essere sempre assistito, in superficie o da mezzo nautico in assistenza, in regola con la certificazione prevista in materia di sicurezza della navigazione, da un secondo operatore in grado di assicurare un collegamento telefonico a filo o ad ultrasuoni e di prestare la necessaria assistenza in caso di emergenza;
12. L'unità d'appoggio dovrà essere dotata, oltre del quantitativo di miscela respiratoria necessaria per l'operazione subacquea, anche di un quantitativo minimo di miscela di riserva ritenuta idonea dal responsabile dei lavori subacquei.
13. La società che effettua i lavori subacquei deve assicurarsi in zona una camera iperbarica e un sanitario specialista; a tal proposito dovrà garantire il pre-allertamento di una vicina struttura ospedaliera presso cui vi è la camera iperbarica. Deve essere comunque presente un mezzo, anche navale o aereo, idoneo a trasportare, con la dovuta celerità un operatore tecnico subacqueo infortunatosi presso il più vicino centro medico all'uopo attrezzato.
14. Le comunicazioni con la nave e con la Sala Operativa della Capitaneria di Porto devono essere assicurate a mezzo VHF (anche portatile), mantenuto in ascolto continuo. Con tale mezzo, o mediante collegamento telefonico, deve essere comunicato l'orario di inizio e l'orario del termine dei lavori e le eventuali sospensioni per motivi contingenti.
15. Il responsabile dei lavori dovrà delimitare adeguatamente la porzione di specchio acqueo interessato dai lavori con un sufficiente numero di segnalamenti al fine di consentire un facile ed immediato riconoscimento dell'area interdetta.
16. I requisiti professionali del personale coinvolto e le caratteristiche delle attrezzature e degli equipaggiamenti utilizzati devono essere tali da garantire la sicurezza e la tutela della salute dei medesimi lavoratori durante l'espletamento delle attività subacquee.
17. Quando i lavori subacquei vengono effettuati su navi cisterna, le imbarcazioni dell'Impresa che dirige le operazioni, che costituiscono la base di appoggio operativo e assistenza ai sommozzatori - oltre a inalberare la bandiera "ALFA" - devono avere tutti gli scarichi dei motori muniti di parascintille e convogliati sottacqua.

Articolo 20 ***(Manifestazioni sportive in porto)***

Nel caso in cui si intendessero svolgere manifestazioni sportive che interessino lo specchio acqueo del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure, si rimanda - per la relativa disciplina - all'Ordinanza n. 70 in data 22 maggio 2025 (ALL. G) della Capitaneria di Porto di Savona.

Approvato dalla CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA con Ordinanza n. 195 in data 25.11.2025	Rev. 02	Pagina 22 of 73
REGOLAMENTO DI SICUREZZA E DEI SERVIZI MARITTIMI DEL COMPENSORIO PORTUALE DI SAVONA - VADO LIGURE (SV)		

Articolo 21 ***(Prevenzione inquinamento nelle acque marine)***

La disciplina per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine è regolamentata dall'Ordinanza n. 98 in data 7 luglio 2025 della Capitaneria di Porto di Savona (ALL. H).

Capo II

DISCIPLINA DEGLI ACCOSTI

Articolo 22 ***(Ambito di applicazione)***

Le disposizioni del presente Capo si applicano a tutte le navi che, in funzione delle operazioni commerciali da compiere, delle operazioni di riparazione e/o manutenzione (qualora autorizzate dalla Capitaneria di Porto, ex successivo articolo 34) e/o di sosta in banchine dedicate a servizi o attività specifiche, intendono ormeggiare all'interno del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure.

Articolo 23 ***(Pianificazione e gestione degli accosti)***

1. La pianificazione e la gestione degli accosti nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure è affidata alla Capitaneria di Porto di Savona, tramite l'Ufficio Accosti della Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale.
2. In via generale, l'accosto delle navi presso le calate e le banchine di cui alle Tabelle A e B del precedente Capo, nonché l'accesso ai punti di fonda di cui alla Tabella C, è regolato dall'Ufficio Accosti, tramite la predisposizione di una specifica situazione giornaliera (cd. "Tavolo Tecnico"), approvata dalla Commissione Accosti, così come meglio disciplinata al successivo articolo. Sono, altresì, gestiti dall'Ufficio Accosti, tramite Tavolo Tecnico, gli accosti di unità da diporto e le eventuali prestazioni speciali che richiedono l'impiego dei servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio.
3. Con riferimento alle banchine destinate alla pubblica utilità e ad altri scopi diversi dal traffico commerciale, di cui ai punti *ii.* e *iii.* dell'articolo 1 del presente Capo, attesa la tipologia di unità che vi ormeggiano, l'Ufficio Accosti può predisporre - ove ritenuto necessario - una pianificazione più a lungo a termine, secondo le disposizioni di cui al successivo articolo 27.
4. Per quanto riguarda gli accosti di cui al punto *iii.* dell'articolo 1, i destinatari d'uso delle aree, con esclusione della Guardia di Finanza e dei servizi tecnico-nautici, devono comunicare (via mail, all'indirizzo: cpsavona@mit.gov.it) l'eventuale necessità di ormeggio di unità di lunghezza fuori tutto superiore a 20 metri

Articolo 24 **(Commissione Accosti e Tavolo Tecnico)**

1. La Commissione Accosti del porto di Savona - Vado Ligure è così costituita:
 - a) Autorità Marittima (Comandante del porto ovvero suo delegato);
 - b) Corporazione dei Piloti del Porto di Savona (Capo Pilota, ovvero suo delegato);
 - c) Gruppo degli Ormeggiatori (Capo Gruppo, ovvero suo delegato);
 - d) Società concessionaria del servizio di rimorchio portuale (Responsabile operativo designato, ovvero un suo sostituto);
 - e) *Loading Master*, solo in caso di previsioni di accosto di navi cisterne presso i Terminal petroliferi ed energetici.
2. Alle ore 14.00 dei giorni feriali, previa valorizzazione delle domande di accosto e movimento nave pervenute entro le ore 13.30, secondo le indicazioni di cui al successivo articolo 25, l'Ufficio Accosti pianifica - mediante predisposizione del Tavolo Tecnico e previa approvazione del medesimo da parte dei membri della Commissione di cui al precedente comma - l'assegnazione degli accosti per il giorno successivo e le variazioni intervenute per il giorno corrente.
3. La situazione giornaliera ("Tavolo Tecnico"), emessa nei giorni prefestivi, si estende fino al successivo primo giorno lavorativo utile.
4. Al fine di garantire costantemente la sicurezza della navigazione, nonché il continuo coordinamento tra l'Autorità Marittima, l'Autorità di Sistema Portuale, i servizi tecnico-nautici e gli operatori portuali, qualora se ne rilevi la necessità, la Capitaneria di Porto di Savona può estendere la partecipazione alla Commissione Accosti anche ad altri soggetti, come l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, il Consulente Chimico di Porto, gli Agenti Marittimi Raccomandatori, i Terminalisti e i responsabili operativi in generale, all'uopo designati dalle Società operanti all'interno del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure.

Articolo 25 **(Comunicazioni di accosto e movimento)**

1. Le comunicazioni di accosto e movimento nave devono essere presentate all'Ufficio Accosti della Capitaneria di Porto di Savona, nel rispetto delle seguenti modalità:
 - a) per tutte le navi che scalano il porto di Savona - Vado Ligure, assoggettate alle formalità di cui all'articolo 179 e seguenti del Codice della Navigazione, comprese le unità addette ai servizi locali di cui al Decreto in data 27 aprile 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tramite portale informatico denominato PMIS (*Port Management Information System*), per la cui disciplina di dettaglio si rimanda all'Ordinanza n. 61 dell'11 maggio 2021 (ALL. I) della Capitaneria di Porto di Savona;

- b)** per tutte le altre navi, che non hanno l'obbligo di avvalersi del sistema informatico PMIS, tramite e-mail, all'indirizzo so.cpsavona@mit.gov.it (ovvero, in via del tutto residuale, in formato cartaceo).
- 2.** Al fine di permettere la predisposizione del Tavolo Tecnico in tempo utile per la programmazione delle attività operative portuali, le domande di accosto devono pervenire all'Ufficio Accosti, con un anticipo - di massima - non superiore a 7 (sette) giorni, e comunque - al più tardi - nel rispetto dei seguenti limiti:
- a)** con un anticipo non inferiore alle 24 (ventiquattro) ore dal previsto arrivo della nave nel porto (ETA), ovvero;
- b)** al più tardi al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la durata del viaggio sia inferiore alle 24 ore, ovvero;
- c)** nel momento in cui è acquisita l'informazione della destinazione del porto e della rada di Savona - Vado Ligure, se lo scalo di destinazione non è noto o se lo stesso è aggiornato nel corso del viaggio.

Articolo 26 **(Precedenze)**

- 1.** In esito alle comunicazioni di accosto e movimenti nave di cui al precedente articolo, valutate favorevolmente tutte le condizioni di sicurezza da parte della Commissione Accosti, l'Autorità Marittima dispone la pianificazione della sosta-nave, tramite l'emissione del Tavolo Tecnico.
- 2.** In via ordinaria, nel caso in cui dovessero pervenire due o più comunicazioni di accosto, per lo stesso ormeggio e per la stessa fascia temporale, l'Autorità Marittima procede alla pianificazione della sosta-nave, tenendo in considerazione i seguenti criteri:
- a)** se relativa ai punti di fonda in rada ovvero alle banchine pubbliche, preferendo prioritariamente la nave prevista arrivare prima, previo nulla-osta demaniale marittimo da parte dell'Autorità di Sistema Portuale, per gli aspetti demaniali marittimi di competenza;
- b)** se relativa alle banchine in concessione, tenendo in considerazione le indicazioni fornite dal Terminalista (e, più in generale, dal soggetto concessionario) tramite nulla-osta informatico sul sistema PMIS ovvero, nei casi in cui il PMIS sia in avaria o non sia applicabile alla nave oggetto della comunicazione di accosto, tramite predisposizione di una "lettera di prontezza", da inviare - entro le ore 13:30 - via mail all'indirizzo: nostromi.cpsavona@mit.gov.it), mediante la quale è dichiarata la disponibilità dell'accosto.
- 3.** Perdono la precedenza stabilita dall'orario di arrivo, di cui al comma 2 lett. a) del presente articolo, le navi:

- a) la cui comunicazione di accosto non venga presentata entro i termini di cui all'articolo 14 comma 2, avuto riguardo degli elementi costitutivi della stessa necessari alla determinazione dell'ormeggio;
 - b) i cui Comandanti rifiutino l'accosto;
 - c) i cui Comandanti ritardino la manovra oltre l'orario richiesto da altra nave in attesa per l'ormeggio.
4. Nel caso in cui l'Agenzia Raccomandataria Marittima riceva, dopo l'approvazione da parte dell'Ufficio Accosti, comunicazioni di ritardo o di anticipo rispetto all'orario già comunicato di arrivo di navi inserite nella situazione giornaliera e la stessa riguardi, comunque, il medesimo ormeggio programmato, questi dovrà immediatamente aggiornare la relativa comunicazione di accosto e informare SAVONA VTS (numero di telefono: 019 806476).
5. Le procedure fin qui menzionate si applicano anche a navi già presenti in porto, nei limiti dei relativi spostamenti da e per l'ormeggio assegnato.
6. Qualora, per motivi di sicurezza della navigazione e/o portuale, per l'ingresso e il conseguente ormeggio delle navi in porto, non possa essere rispettato il criterio di precedenza sopra descritto, l'Autorità Marittima - sentita la Commissione Accosti - autorizzerà le necessarie variazioni.
7. Nel caso in cui dovessero pervenire due o più richieste - per la stessa fascia oraria - di manovre che richiedano l'impiego contemporaneo dei servizi tecnico-nautici, l'Autorità Marittima, sentita la Commissione Accosti (se del caso, estendendo la partecipazione ai soggetti di cui all'articolo 13 comma 4 del presente Regolamento), disporrà l'ordine di esecuzione delle manovre, in aderenza a quanto previsto dalle vigenti discipline normative locali, nell'ottica di assicurare una pianificazione efficace, efficiente, sicura e sostenibile.

Articolo 27

(Richieste di utilizzo delle banchine pubbliche)

Le richieste di utilizzo delle banchine pubbliche individuate all'articolo 6 comma 2 del presente Regolamento, in applicazione al "Regolamento per l'utilizzo di banchine e spazi pubblici del porto di Savona -Vado Ligure e della rada di Vado Ligure", approvato con decreto n.2 del 18 gennaio 2016 dall'Autorità di Sistema Portuale, devono essere presentate, per il tramite dello Sportello Unico Amministrativo (SUA), all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale all'indirizzo: <https://sua.portsofgenoa.com>

Articolo 28 **(Comunicazioni all'arrivo e alla partenza delle navi)**

1. Al fine di far conoscere all'Autorità Marittima gli esatti orari ATA (*Actual Time of Arrival*) e ATD (*Actual Time of Departure*) delle navi in ingresso e in uscita dal porto, il Pilota di servizio - impegnato nell'esecuzione delle rispettive manovre - dovrà comunicare a SAVONA VTS il termine delle stesse.
2. Eventuali richieste di permanenza all'ormeggio oltre il tempo pianificato, per l'esecuzione delle operazioni commerciali e delle attività connesse con la sicurezza della navigazione (operazioni di zavorra, rizzaggio del carico, assetto della nave, ecc.) dovranno essere preventivamente comunicate nelle modalità di cui all'articolo 25 del presente Regolamento.

Articolo 29 **(Navi cisterna)**

1. Nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure è consentito l'ormeggio di navi cisterna per la movimentazione di prodotti petroliferi, petrolchimici o energetici con punto di infiammabilità $< 60^{\circ} \text{C}$, ancorché in transito (ivi comprese acque di lavaggio di ex prodotto avente punto di infiammabilità $< 60^{\circ} \text{C}$), presso i seguenti Terminal: "Italiana Petroli S.p.a."; pontile "SAAR DP Green S.r.l." e Campo Boe "Sarpom S.r.l."
2. Per i Terminal del porto di Vado Ligure, si rimanda al rispetto dei limiti operativi imposti con Ordinanza n. 185/25 in data 10 novembre 2025 della Capitaneria di Porto di Savona (ALL. L.).
3. Ad ogni posto di ormeggio dei Terminal di cui al punto precedente dovranno essere ormeggiate le navi il cui DWT non superi i valori previsti nei relativi verbali di collaudo dei pontili.
4. I posti di ormeggio destinati alle operazioni di carico e scarico delle navi, devono essere efficientemente illuminati. Durante le operazioni in ore notturne, l'illuminazione deve essere adeguata alle esigenze ed assicurata con impianti conformi alle norme di sicurezza vigenti, in considerazione dei prodotti trattati, ed in modo da poter individuare eventuali inquinamenti.
5. Fermo restando la disciplina di cui al Titolo IV del presente Regolamento, qualora - per motivate e comprovate esigenze emergenziali - pervengano richieste di ormeggio di navi cisterna, con a bordo prodotti petroliferi, petrolchimici o energetici con punto di infiammabilità $< 60^{\circ} \text{C}$, ad accosti diversi da quelli di cui al comma 1, l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di valutarne - di volta in volta - l'ammissibilità, acquisendo il parere della Commissione ex articolo 48 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, integrata dalla partecipazione della

Commissione Accosti, unitamente al Consulente Chimico di Porto e all'Autorità di Sistema Portuale.

6. Nel caso di accoglimento della richiesta, l'Autorità Marittima assegnerà l'ormeggio ritenuto più idoneo e individuerà le precauzioni obbligatorie da adottare durante le manovre di ormeggio e disormeggio, non escludendo l'impiego di rimorchiatori in manovra e in assistenza, al fine di prevenire eventuali incidenti, relativamente al quantitativo e alla tipologia del carico in transito.
7. Le navi cisterna vuote e bonificate, destinate all'ormeggio nell'area delle riparazioni navali (di volta in volta definita), autorizzate ai sensi del successivo articolo 34, prima dell'ingresso in porto devono essere in "gas free". Al fine di valutare la comunicazione di accosto (da espletare nelle modalità sopra meglio indicate), l'Armatore ovvero un suo legale rappresentante dovrà inviare all'indirizzo mail so.cpsavona@mit.gov.it una comunicazione, da cui risulti la tipologia e la quantità dell'ultimo carico trasportato, unitamente al "Certificato di non pericolosità" emesso dal Consulente Chimico di Porto. In casi eccezionali, i lavori di cui al presente comma possono essere svolti su navi cisterna parzialmente cariche e non in "gas free", previa valutazione effettuata - di volta in volta - da parte del Consulente Chimico di Porto.
8. Ferme restando le formalità di cui all'articolo 25 del presente documento, nonché le disposizioni di cui al vigente "Regolamento per la disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona e Vado Ligure", entrato in vigore con Ordinanza n. 113 in data 13 ottobre 2008 della Capitaneria di Porto di Savona e successive modifiche e integrazioni (ALL. V.1 e V.2), è ammesso l'ormeggio di bettoline alle condizioni previste dalla vigente normativa in materia.
9. Per l'intera durata della sosta delle navi che ormeggiano presso la testata del Pontile Petroli (Terminal "SAAR DP Green S.r.l." ex "Alkion Terminal Vado Ligure S.r.l.") e che movimentano sostanze di Categoria "A", lo specchio acqueo all'interno del bacino portuale di Vado Ligure (SV), è interdetto alla sosta e al transito (sia in entrata sia in uscita) di mezzi navali e persone, secondo quanto disciplinato dall'Ordinanza n. 23 in data 22 febbraio 2024 della Capitaneria di Porto di Savona (ALL. M).

Articolo 30 **(Stazionamento di navi passeggeri alimentate a GNL)**

Fermo restando le norme contenute nel presente Regolamento, nonché tutti gli altri provvedimenti ordinativi vigenti e applicabili emanati dalla Capitaneria di Porto di Savona per la disciplina della navigazione marittima, sosta, ancoraggio e ormeggio delle navi nell'ambito del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure, si rimanda all'Ordinanza n. 275 in data 6 dicembre 2019 (**ALL. N**), che detta specifiche prescrizioni per lo stazionamento (ormeggio e/o ancoraggio) delle navi da passeggeri alimentate a gas naturale liquefatto (GNL).

Articolo 31

(Prescrizioni di sicurezza da adottarsi in occasione dell'ormeggio, del disormeggio e della sosta di navi presso le banchine 8-9-10 del porto di Savona)

In occasione dell'ormeggio, del disormeggio e della sosta di navi, presso le banchine 8-9-10 del porto di Savona, si rimanda all'Ordinanza n. 152 in data 8 settembre 2022 (ALL. O), che detta specifiche prescrizioni a tutela della sicurezza della navigazione e dell'approdo e della salvaguardia della vita umana in mare.

Articolo 32

(Unità da pesca)

Nei porti ed approdi del Circondario Marittimo di Savona e per un raggio di 500 mt dalle imboccature dei porti, è vietato l'esercizio della pesca senza l'autorizzazione del Comandante del porto. Analogo divieto vige negli specchi acquei limitrofi alle opere foranee (Zona 1 e Zona 2) e all'interno della rada nelle aree destinate all'ancoraggio (Zona A, Zona B, Zona C e Zona D).

Articolo 33

(Prove in mare per unità da diporto)

1. Al fine di consentire un monitoraggio più ampio delle attività di prova in mare delle unità da diporto che si intendono collaudare e, contestualmente, garantire il più ampio gradiente di sicurezza per la navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare, le Società di cantiere devono ottemperare all'adempimento dei seguenti obblighi e prescrizioni:
 - a) entro e non oltre le ore 12:00 di ogni venerdì inviare, tramite e-mail all'indirizzo della Sala Operativa di questa Capitaneria di Porto (so.cpsavona@mit.gov.it), il prospetto delle prove in mare programmate per la settimana successiva, dove indicare:
 - i. data e fascia oraria;
 - ii. tipo di unità da diporto, stazza e lunghezza f.t.;
 - iii. numero e "mansione" delle persone facenti parte dell'equipaggio;
 - iv. tipologia di test da svolgere, durante le prove in mare;
 - v. dotazioni di sicurezza presenti a bordo;
 - b) qualora il prospetto di cui al p.to 1 dovesse subire variazioni, inviare - stesso mezzo - copia del programma settimanale aggiornato;
 - c) comunicare - via telefono - alla Sala Operativa di questa Capitaneria di Porto (tel. diretto: 019 806476) l'inizio e la fine delle attività, per ogni singola uscita di prova in mare;
 - d) prevedere, in ogni circostanza, la presenza a bordo di un membro dell'equipaggio che svolga esclusivi compiti di "vedetta";
 - e) svolgere gli effettivi test di prova ad una distanza non inferiore alle due miglia dalla costa e, comunque, al di fuori dei bacini portuali di Savona e Vado Ligure e della

rispettiva rada, così come definita dall'Ordinanza n. 14 del 2 febbraio 2017 di questo Comando;

f) quando non espressamente previsto dalle norme vigenti, valutare l'opportunità di utilizzare, ai fini della conduzione dell'unità in prova, personale in possesso di titoli professionali del diporto.

2. Per tutta la durata dell'attività, la determinazione della velocità con la quale effettuare le manovre e la navigazione deve necessariamente ispirarsi a criteri di sicurezza e prudenza, tenendo in debito conto la presenza di altre unità navali in navigazione o impegnate in altre operazioni.

Articolo 34 ***(Lavori di manutenzione e riparazione)***

1. Di massima, sono ammesse a eseguire lavori di manutenzione e riparazione solamente le navi già presenti all'accosto e che abbiano compiuto le operazioni commerciali previste, nonché le navi di stanza nel porto di Savona - Vado Ligure.
2. In caso di accoglimento dell'istanza, l'unità non può permanere all'ormeggio per un periodo superiore a 15 (quindici) giorni. La Capitaneria di Porto assegna l'ormeggio ritenuto più idoneo e individua le precauzioni obbligatorie da adottare.
3. La Capitaneria di Porto valuta l'ammissibilità dei lavori all'ormeggio già occupato dall'unità, ovvero assegna un nuovo ormeggio, a cura e spese della nave a favore della quale è disposto il movimento.
4. È ammesso lo svolgimento di lavori uso fiamma a bordo delle navi, secondo quanto previsto dall'Ordinanza n. 155 in data 26 novembre 2004 **(ALL. P)**
5. Sulle navi agli ormeggi petroliferi è vietato eseguire lavori mediante l'impiego di fiamma libera o altri mezzi che possano sviluppare calore o generare scintille o altre sorgenti di ignizione. Sono vietati lavori di pittura delle murate esterne.
6. Eventuali lavori senza uso di fiamma potranno essere autorizzati, in casi eccezionali, dall'Autorità Marittima sentiti i pareri favorevoli del chimico di porto, Uffici Sanitari del lavoro competenti e del Comando VV.F.
7. La durata della suddetta autorizzazione è espressamente indicata nel provvedimento adottato da questa Autorità Marittima; dopodiché il Consulente Chimico di Porto deve ripetere gli accertamenti in base all'esito dei quali potrà essere prorogata la validità dell'autorizzazione.

Articolo 35 **(Navi in disarmo)**

1. Nel porto di Savona - Vado Ligure non è consentito, in via generale, l'ormeggio di navi in disarmo. Eventuali istanze di disarmo presentare sono valutate - di volta in volta - dall'Autorità Marittima, previo parere dell'Autorità di Sistema Portuale.
2. In caso di accoglimento dell'istanza, l'unità non può comunque permanere all'ormeggio per un periodo superiore a 15 (quindici) giorni. La Capitaneria di Porto assegna l'ormeggio ritenuto più idoneo e individua le precauzioni obbligatorie da adottare.

Articolo 36 **(Movimenti di navi non programmati)**

Tutte le manovre non comprese nella programmazione di cui al combinato disposto degli articoli 24 e 25, che presuppongono l'impiego dei servizi tecnico - nautici, possono essere avviate solo previa autorizzazione di SAVONA VTS, sentito l'Ufficio Accosti.

Articolo 37 **(Movimenti d'autorità)**

In applicazione dell'articolo 63 del Codice della Navigazione, è fatta salva la facoltà della Capitaneria di Porto di ordinare ormeggi, disormeggi e movimenti d'autorità alle unità presenti nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure.

Capo III

DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA

Articolo 38 **(Disposizioni generali)**

Le norme contenute nel presente Capo non esimono alcuno, laddove non diversamente indicato, al rispetto del vigente "Regolamento internazionale per evitare gli abbordi in mare" (COLREG 72), il quale deve essere ben conosciuto da chiunque si ponga al comando o alla condotta di qualsivoglia unità.

Articolo 39 **(Chiamata del Pilota)**

Le navi in arrivo presso i bacini portuali di Savona e Vado Ligure devono effettuare la chiamata al Pilota - via VHF canale 71 - 1 (una) ora prima del previsto ETA e, comunque, appena giunte sul limite della zona di precauzione, di cui all'articolo 11 del Capo I del presente Regolamento.

Articolo 40
(Punti di imbarco e sbarco Pilota)

1. Per le navi in arrivo presso i bacini portuali di Savona e Vado Ligure, sono individuati i seguenti punti di imbarco del Pilota (WGS 84):

	φ	Λ
SAVONA	44° 18',23 N	008° 31',30 E
VADO LIGURE	44 ° 15',60 N	008° 28',80 E

2. Esclusivamente per navi destinate al "Campo Boe", è individuato il seguente punto di imbarco del Pilota:

	φ	Λ
CAMPO BOE	44 ° 15',60 N	008° 30',00 E

3. Il punto di sbarco del Pilota coincide, di massima, con i punti di imbarco sopra dettati. Ad ogni modo, una volta che la nave è ritenuta in navigazione sicura, lo sbarco del Pilota può avvenire anche in diverso punto, stabilito - di volta in volta - dal Comandante dell'unità, di concerto con il Pilota di servizio.

Articolo 41
(Divieti di carattere generale in porto)

1. Fermo restando il divieto di transito contemporaneo alle imboccature portuali, alle unità in uscita dal porto non è consentito di raggiungere e superare le unità che le precedono, anch'esse in uscita, mantenendosi comunque sempre a debita distanza di sicurezza, nello spirito e secondo le regole per prevenire gli abbordi in mare. Nell'ambito della navigazione in porto per raggiungere l'ormeggio, le unità sopraggiungenti non possono superare quelle che precedono.
2. Nelle acque marittime dei bacini portuali di Savona e Vado Ligure, è vietato:
- a) navigare a vela; le unità a vela con motore ausiliario devono utilizzare la propulsione meccanica, con l'eventuale utilizzo della randa avente unicamente funzione di stabilizzazione. Le unità a vela prive di motore ausiliario devono essere trasportate a rimorchio sino all'imboccatura o al proprio ormeggio senza creare intralcio alle unità navali in entrata ed uscita dal porto;
 - b) attraccare e stazionare lungo le dighe foranee e le ostruzioni del porto di Savona e Vado Ligure, salvo che per inderogabili esigenze di lavoro, di servizio o di

emergenza, previa autorizzazione di questa Autorità marittima sentita l'Autorità di Sistema Portuale;

- c) navigare senza rispettare la velocità minima di sicurezza prevista così come meglio disposto al successivo articolo 44 del presente regolamento;
- d) accostarsi alle navi che hanno le eliche in movimento, escluse le unità addette ai servizi portuali nell'esercizio della relativa attività professionale;
- e) compiere prove di macchina agli ormeggi. Tuttavia, in deroga a tale divieto, la Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale dell'Autorità Marittima, d'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale, determina i posti di ormeggio dove le suddette prove possono essere effettuate. A tal fine, il Comando di bordo deve presentare all'Autorità Marittima richiesta scritta e deve impegnarsi ad adottare le necessarie misure precauzionali. Prima dell'inizio delle prove, comunque, il Comandante della nave deve assicurarsi che non siano presenti unità navali in prossimità delle eliche e disporre un idoneo servizio di vigilanza. Le navi a turbina, che abbiano necessità di mantenere le eliche a lento moto, devono adottare le medesime precauzioni;
- f) sbracciare fuori bordo i mezzi di carico (bigli, gru, carri ponte, ecc.), al fine di non intralciare le manovre di ormeggio, disormeggio e transito di altre navi nelle adiacenze. Tuttavia, in deroga a quanto sopra disposto, le navi impegnate nelle operazioni di carico e scarico che, per eseguire tali operazioni, hanno necessità di sbracciare fuori bordo i propri mezzi di carico, possono operare in tal senso, previa informazione, con congruo preavviso, alla Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale dell'Autorità Marittima e alla Corporazione dei Piloti del Porto di Savona, e con l'intesa di provvedere al rientro di tali attrezzature, su richiesta dei piloti, quando necessario.

Articolo 42 ***(Prescrizioni e divieti per l'ancoraggio in rada)***

1. L'ancoraggio e la sosta delle navi in rada sono consentiti esclusivamente all'interno delle zone di fonda di cui all'articolo 9, rispettando le limitazioni relative alle dimensioni ed alla tipologia delle navi e comunque a una distanza di sicurezza da eventuali altre navi alla fonda.
2. L'assegnazione del punto di fonda viene disposta da SAVONA VTS, che lo comunica al Comandante della nave e al Pilota.
3. La nave, terminata la manovra di fonda, deve comunicare a SAVONA VTS sul canale 71 VHF, ai Piloti sul canale 13 VHF - l'ora e il punto di fonda espresso in coordinate geografiche.
4. La sosta in rada e le operazioni di imbarco e sbarco di personale di bordo e/o provviste di bordo devono avvenire in condizioni di tempo e mare assicurati; la nave, inoltre, deve essere mantenuta in assetto di navigazione durante tutto il tempo di permanenza nella

zona di fonda e deve essere adottata ogni misura e provvedimento al fine di evitare che si creino situazioni di potenziale pericolo.

5. Durante la sosta alla fonda in rada tutti i servizi e gli organi di propulsione e di governo della nave devono essere mantenuti e verificati in perfetta efficienza e prontezza, in modo da consentire, in caso di emergenza o di pericolo, l'immediato, autonomo e sicuro allontanamento dalla zona di fonda.
6. In previsione del peggioramento delle condizioni meteo marine, il Comandante della nave deve lasciare la zona di ancoraggio in considerazione delle caratteristiche strutturali e nautiche dell'unità.
7. Le navi in arrivo che sostano in rada, per un periodo superiore alle 24 (ventiquattro) ore, devono effettuare le pratiche amministrative previste dall'articolo 179 del Codice della Navigazione.
8. Le formalità di partenza previste dagli artt. 179 e 181 del Codice della Navigazione devono essere espletate al momento della partenza effettiva dalla rada.
9. Le navi che hanno presentato la "Dichiarazione Integrativa di Partenza" devono partire entro 24 (ventiquattro) ore dall'ora di presentazione della stessa; in caso contrario devono rinnovare le formalità previste dai citati articoli e i Raccomandatari delle navi battenti bandiera straniera devono rinnovare le dichiarazioni stabilite dall'articolo 3 della Legge 4 aprile 1977, n.135.
10. In rada non è consentita la sosta alla fonda delle navi cisterna o di altro tipo che trasportino o abbiano trasportato alla rinfusa, nel corso del viaggio precedente, idrocarburi, sostanze liquide nocive o prodotti chimici liquidi pericolosi, nel caso in cui non debbano compiere operazioni commerciali nei porti di Savona o Vado Ligure.
11. Le unità cui è concesso l'ancoraggio in rada hanno l'obbligo di lasciare lo specchio acqueo di fonda immediatamente e nel rispetto delle condizioni di sicurezza, in caso di arrivo di unità con maggiore priorità, su ordine di SAVONA VTS.
12. È consentito il transito all'interno delle zone di fonda alle seguenti unità:
 - a) unità ivi destinate;
 - b) unità destinate ai Terminal petroliferi;
 - c) unità dei servizi portuali e/o delle Amministrazioni dello Stato, in ragione dei loro uffici.
13. In ogni caso, il transito di unità navali, quando consentito, non deve intralciare la sicurezza delle navi alla fonda e/o in procinto di ancorare/disancorare. A tal fine dovrà essere adottata ogni misura e provvedimento al fine di evitare che si creino situazioni di potenziale pericolo.

14. Con riferimento alla Tabella C del precedente Capo sono escluse, dalla possibilità di dare fonda, le seguenti aree:

- a) dalla Zona ALFA, sono sottratte le aree di divieto sottoelencate relative alle due condutture di Punta S. Erasmo, di cui all'Ordinanza n. 39 del 2 aprile 2013 e successive modifiche e integrazioni:

$\overline{a_1 a_2}$	φ	Λ
V_a 1	44°18',371 N	008°29',553 E
V_a 2	44°18',280 N	008°29',789 E

$\overline{a_3 a_4}$	φ	Λ
V_a3≡V_a1	44°18',371 N	008°29',553 E
V_a4	44°18',360 N	008°29',594 E

- b) dalla Zona BRAVO, è sottratta l'area di mare delimitata dal poligono individuato dai vertici aventi le seguenti coordinate geografiche (DATUM WGS 84), a causa della presenza di relitti:

	φ	Λ
V_B1	44°17',488 N	008°29',389 E
V_b2≡V_B3≡V_A4	44°17',272 N	008°29',667 E
V_b3	44°17',020 N	008°29',283 E
V_b4	44°17',260 N	008°29',030 E

Articolo 43

(Prescrizioni per le unità da diporto e da pesca)

- I conduttori delle unità da diporto e da pesca, che navigano all'interno dei bacini portuali di Savona e Vado Ligure, devono procedere a velocità di sicurezza e mantenersi ad una distanza non inferiore ai 100 (cento) metri dalle navi commerciali (mercantili e da passeggeri), in manovra in fase di ormeggio o disormeggio, da considerarsi **"nave**

ostacolata dalla sua immersione”, al fine di non ostacolarne la navigazione e la manovra ed evitare così il rischio di incidenti e/o sinistri.

2. Per un raggio di 2 (due) miglia nautiche dalle ostruzioni portuali, le navi da pesca e le unità da diporto a remi, a vela o a propulsione meccanica devono lasciare la rotta alle navi commerciali, anche se rimorchiate, che entrano o escono dal porto e mantenersi ad una distanza non inferiore ai 200 (duecento) metri dalle stesse. Queste ultime, qualora constatino che le citate unità non lascino libera la rotta, devono darne avvertimento con successivi fischi brevi, in numero non inferiore a cinque.
3. Le unità da diporto impiegate per attività sportiva di canoa e canottaggio o in attività di didattica devono prestare la massima attenzione durante la navigazione in ambito portuale e non interferire con il traffico commerciale. È vietato, pertanto, il transito delle unità in parola durante tutto il percorso evolutivo delle navi commerciali impegnate nelle manovre di ormeggio, disormeggio, ingresso e uscita dai bacini portuali e, se già presenti negli specchi acquei portuali, dovranno arrestare il proprio moto il prima possibile e attendere la fine delle manovre evolutive o l'uscita dalle ostruzioni portuali delle navi commerciali, prima di riprendere la navigazione. Le stesse devono preventivamente comunicare lo svolgimento delle attività a Savona VTS secondo le disposizioni impartite dalla Autorità Marittima.
4. Le manifestazioni sportive di canoa e canottaggio e le attività di didattica, previa specifica autorizzazione da richiedersi all'Autorità Marittima a cura del sodalizio organizzatore o dell'ente didattico, possono essere svolte soltanto nelle ore diurne e, precisamente, nell'intervallo di tempo compreso tra 30 minuti dopo il sorgere del sole e 30 minuti prima del tramonto. Per le attività sportive di canoa e canottaggio è consentito l'utilizzo di un mezzo nautico a motore, in assistenza alle predette unità, con le medesime limitazioni di spazio e di tempo, munito di apparato radio VHF, in ascolto continuo sul canale 16 VHF.

Articolo 44 **(Velocità di sicurezza)**

1. La scelta della velocità all'interno del Comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure (SV) con la quale effettuare le manovre e la navigazione all'interno delle acque portuali deve necessariamente ispirarsi a criteri di sicurezza e prudenza, che trovano il loro fondamento nel concetto di “buona perizia marinaresca”.
2. Tutte le unità navali in navigazione nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure devono mantenere, permanentemente, una velocità di sicurezza tale da poter prendere adeguati provvedimenti per evitare il rischio di collisione o abbordaggio e per arrestarsi ad una distanza adatta alle circostanze e alle condizioni esistenti al momento.
3. Nella determinazione della velocità, devono essere tenuti in debito conto diversi fattori, quali:

- a)** la capacità evolutiva e le caratteristiche costruttive dimensionali della nave;
 - b)** le condizioni meteo-marine in atto (visibilità, stato del vento, del mare e delle correnti);
 - c)** la presenza di altre navi in navigazione o impegnate nelle manovre di ormeggio/disormeggio e in operazioni commerciali;
 - d)** le caratteristiche dei fondali;
 - e)** l'ampiezza degli specchi acquei;
 - f)** l'immersione della nave, in funzione della profondità d'acqua disponibile;
 - g)** la conformazione delle infrastrutture portuali;
 - h)** di notte, la luminosità dei propri fanali di navigazione.
4. Sulla base dei citati elementi, è compito del pilota incaricato del servizio di pilotaggio, quando previsto ed in ragione della propria professionalità e della pratica quotidiana, suggerire al Comandante della nave la velocità più idonea da adottare per eseguire il movimento e la manovra secondo canoni di sicurezza e prudenza.
5. Fermo restando quanto riportato ai commi precedenti, la velocità all'interno del Bacino portuale non può superare i 6 (sei) nodi, per tutte le navi (comprese le unità addette ai servizi portuali) fatta eccezione per le unità della Guardia Costiera, delle Forze di polizia in genere e dei Vigili del Fuoco in ragione dei loro compiti istituzionali.
6. Il pilota e/o il Comandante della nave, qualora le circostanze lo richiedano, esclusivamente per motivi di sicurezza della navigazione, possono elevare il limite fino al valore ritenuto idoneo.
7. Le prescrizioni sopra descritte sono valide per qualsiasi unità navale che naviga nell'ambito portuale dei porti di Savona e Vado Ligure.

Articolo 45 ***(Uso dei segnali sonori e luminosi)***

1. L'uso dei segnali sonori e luminosi (fischio, sirena, gong, suono) è consentito nei casi previsti dalla Regola 32 e seguenti del "*Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare*" (COLREG 72).
2. Negli ambiti portuali di Savona e Vado Ligure è consentito, alle navi in manovra e ai rimorchiatori che le assistono, lo scambio dei consueti segnali sonori di intelligenza nonché, in generale, eseguire prove di funzionamento in occasione delle visite e ispezioni di sicurezza da parte delle Autorità preposte.
3. All'infuori delle predette situazioni, l'uso di apparecchiature sonore è vietato, senza la preventiva autorizzazione da richiedersi a SAVONA VTS, via radio sul canale 71 VHF.

Articolo 46 ***(Sosta in porto di navi militari)***

È fatto divieto a tutte le navi di qualsiasi tipo (ad eccezione delle unità addette ai servizi portuali nell'esercizio della relativa attività professionale), di navigare, stazionare e svolgere qualsiasi attività di superficie e subacquea ad una distanza di sicurezza inferiore a 50 (cinquanta) metri dalle navi militari in sosta nel porto di Savona, fatte salve ulteriori eventuali prescrizioni di volta in volta specificatamente impartite dall'Autorità Marittima.

Articolo 47 ***(Prescrizioni per i mezzi nautici impegnati in lavori negli specchi acquei portuali)***

I Comandanti dei mezzi nautici impegnati in lavori negli specchi acquei portuali devono:

- a)** prima di iniziare i lavori, comunicare a SAVONA VTS, via radio sul canale 71 VHF, e sul canale 13 VHF alla Corporazione dei Piloti del Porto di Savona, il trasferimento dell'abituale ormeggio all'area di intervento e viceversa;
- b)** evitare di intraprendere la navigazione in presenza di condizioni meteo-marine particolarmente avverse;
- c)** essere costantemente in ascolto sui canali 16 e 13 VHF e pronti a muovere per ogni eventuale necessità connessa alla sicurezza della navigazione portuale e sospendere i lavori qualora lo richieda l'Autorità Marittima o la Corporazione dei Piloti;
- d)** assicurare che i mezzi nautici siano regolarmente armati, equipaggiati e in regola con le carte e i documenti di bordo e che l'equipaggio sia in possesso di tutte le certificazioni e abilitazioni, come previsto dalla normativa vigente;
- e)** esporre i segnali prescritti dal "*Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare*" (COLREG 72).

Articolo 48 ***(Ascolto radio VHF)***

Durante la navigazione all'interno delle acque territoriali nazionali ricadenti nell'area VTS di Savona e all'interno della rada dei porti di Savona e Vado Ligure, i cui limiti geografici sono riportati in ALL. Q, tutte le navi soggette al regime di partecipazione obbligatorio di cui al Dlgs 196/2005 e ss.mm.ii., devono:

- a)** assicurare l'ascolto continuo e contemporaneo sui canali VHF 16 e 71, stante le diverse funzioni attribuite alle predette frequenze;
- b)** controllare costantemente la propria posizione per poterla comunicare a richiesta di SAVONA VTS.

Articolo 49
(Sinistri marittimi e incidenti)

1. Qualsiasi nave che arrechi danno alle attrezzature o alle opere esistenti nell'ambito portuale o ad altre unità, o che riporti avarie che impediscono di prendere la navigazione in sicurezza, deve darne immediato avviso a SAVONA VTS, e rimanere a disposizione dell'Autorità Marittima per gli accertamenti ritenuti opportuni.
2. A tal fine l'unità deve, a seconda delle circostanze, ormeggiarsi al più vicino idoneo accosto o fermarsi in rada, in attesa delle disposizioni dell'Autorità Marittima.
3. Nel caso di danni provocati ad opere portuali, l'Autorità Marittima non autorizzerà la partenza della nave coinvolta, fino a quando non perverrà il nulla osta da parte della locale Autorità di Sistema Portuale, ai fini del risarcimento dei danni cagionati.
4. Dovrà, altresì, essere data comunicazione a SAVONA VTS di ogni emergenza che dovesse verificarsi a bordo che possa compromettere e/o pregiudicare la sicurezza della nave, della navigazione, della vita umana in mare o costituire pericolo per l'ambiente marino

TITOLO III
SERVIZI TECNICO - NAUTICI E PORTUALI
Capo I
SERVIZI TECNICO - NAUTICI

Articolo 50
(Pilotaggio)

1. Nel porto di Savona - Vado Ligure, il pilotaggio è obbligatorio per l'entrata e l'uscita delle navi, per i movimenti all'interno del porto, esclusi quelli che si effettuano lungo la stessa banchina quando non comportino l'uso delle macchine e/o dei rimorchiatori. La zona entro la quale il servizio è obbligatorio è costituita dall'intero specchio acqueo compreso tra la costa ed i seguenti punti:
 - Faro di Capo Vado;
 - Rilv = 290° a distanza di un miglio dal fanale rosso del molo frangiflutti del porto di Savona;
 - Capo d'Albissola.
2. Sono esentate dall'obbligatorietà del servizio di pilotaggio:
 - a) le navi da guerra;
 - b) le navi aventi una stazza lorda fino a 500 GT;
 - c) le navi da pesca che non siano adibite alla pesca atlantica;
 - d) i rimorchiatori addetti al servizio portuale;
 - e) le navi addette al traffico locale e ai lavori nel porto.
3. Le navi fino a 2.000 GT, sempreché non sia richiesto l'uso del rimorchiatore, possono avvalersi del servizio tramite stazione VHF, quando il Comando di bordo mostri di possedere la conoscenza della lingua italiana.
4. Le navi fino a 15.000 GT, in servizio di linea, con itinerario, orario prestabilito e frequenza giornaliera, possono avvalersi del servizio tramite stazione VHF - limitatamente alla partenza e sempreché non sia richiesto l'uso del rimorchiatore - quando il Comandante della nave mostri di possedere la conoscenza della lingua italiana e abbia effettuato almeno n. 10 (dieci) approdi, diurni e notturni, con l'assistenza del pilota a bordo (arrivo e partenza), in comando della medesima nave nei 12 (dodici) mesi precedenti.
5. Le navi traghetto passeggeri fino a 30.000 GT e un massimo di 180 metri di lunghezza f.t., in servizio di linea, con itinerario, orario prestabilito e frequenza regolare, possono avvalersi del servizio tramite stazione VHF - limitatamente alla partenza e sempreché non sia richiesto l'uso del rimorchiatore - quando il Comandante della nave mostri di possedere la conoscenza della lingua italiana e abbia effettuato, al comando della

medesima nave o nave similare, almeno n. 20 (venti) approdi, diurni e notturni, con l'assistenza del pilota a bordo (arrivo e partenza) nei 12 (dodici) mesi precedenti.

6. Possono, inoltre, richiedere l'assistenza in VHF i mezzi veloci (HSC) fino a 5.000 GT con frequenza almeno giornaliera, sempreché non sia richiesto l'uso del rimorchiatore, quando il Comandante della nave mostri di possedere la conoscenza della lingua italiana.
7. L'Autorità Marittima può imporre la presenza del pilota a bordo, qualora particolari condizioni meteomarine o di traffico in ambito portuale lo richiedano ai fini della sicurezza della nave, del porto e della navigazione.
8. Il Regolamento locale del servizio di pilotaggio per il porto di Savona - Vado Ligure, predisposto dal Direttore Marittimo della Liguria, è approvato - ai sensi dell'articolo 95 del Codice della Navigazione - con Decreto in data 3 luglio 2023 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti **(ALL. R)**.
9. È istituito l'obbligo del secondo Pilota a bordo delle navi che scalano il porto di Savona - Vado Ligure nei seguenti casi:
 - a) navi petroliere che ormeggiano presso il "Campo Boe";
 - b) navi di lunghezza f.t. pari o superiore a 330 metri;
 - c) ogni qualvolta la Commissione Accosti lo ritenga necessario, ai fini della sicurezza della navigazione, tenuto conto delle caratteristiche tecniche ed evolutive delle unità nonché delle condizioni meteo-marine previste.

In deroga alla lett. b) del presente comma, le navi da crociera - di lunghezza f.t. pari o superiore a 330 metri - possono avvalersi dell'impiego di un solo pilota, quando il Comandante della nave mostri di possedere la conoscenza della lingua italiana e abbia effettuato, al comando della medesima nave o nave similare, almeno n. 10 (dieci) approdi con l'assistenza del doppio pilota a bordo (arrivo e partenza) nei 12 (dodici) mesi precedenti.

Articolo 51 (Rimorchio)

1. Il servizio di rimorchio delle navi nel porto e nella rada di Savona - Vado Ligure non è obbligatorio ed è svolto, ai sensi degli articoli 101 e seguenti del Codice della Navigazione, dalla Società affidataria della Concessione per l'esercizio del servizio tecnico - nautico in discorso.
2. Il vigente "*Regolamento del servizio di rimorchio delle navi nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure*" è approvato con Decreto in data 29 dicembre 2021 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed è stato reso esecutivo con Ordinanza n. 73 in data 17 maggio 2022 della Capitaneria di Porto di Savona **(ALL. S)**.

3. Le tariffe del servizio di rimorchio portuale sono regolamentate - di anno in anno - con Ordinanza del Capo del Compartimento Marittimo di Savona.

Articolo 52 (Ormeggio)

1. Il servizio di ormeggio è svolto dal locale Gruppo Ormeggiatori dei porti di Savona - Vado Ligure e Imperia, costituito in Società Cooperativa, di cui allo Statuto approvato con proprio Decreto n. 84 in data 29 maggio 2025 del Capo del Compartimento Marittimo di Savona.
2. Il vigente "*Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Savona e Vado Ligure e nel porto di Imperia*" è approvato e reso esecutivo con Ordinanza n.174 in data 22 ottobre 2025 del Capo del Compartimento Marittimo di Savona (ALL. T).
3. Le tariffe del servizio di ormeggio sono regolamentate - ogni tre anni - con Ordinanza del Capo del Compartimento Marittimo di Savona.

Articolo 53 (Battellaggio)

1. Il servizio di battellaggio - che consiste nella conduzione dei mezzi nautici adibiti ai servizi attinenti al traffico portuale - è svolto nel porto e nella rada di Savona - Vado Ligure, in regime di Concessione.
2. Il vigente "*Regolamento del servizio di battellaggio nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure (SV)*" è approvato e reso esecutivo con Ordinanza n. 219 in data 6 dicembre 2024 del Capo del Compartimento Marittimo di Savona (ALL. U).

Capo II

SERVIZI PORTUALI E AUSILIARI

Articolo 54 (Bunkeraggio)

1. Nel porto di Savona - Vado Ligure, il servizio di bunkeraggio è reso mediante:
 - a) l'impiego di navi e galleggianti, in regime di Concessione;
 - b) autobotti;
 - c) impianti fissi.
2. Il vigente "*Regolamento per la disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo e nella rada di Savona*" è approvato e reso esecutivo con l'Ordinanza n. 113 in data 13 ottobre 2008 del Capo del Compartimento Marittimo di Savona e successive modifiche e integrazioni **(ALL. V.1 - V.2)**.

3. In caso di accertate necessità, le operazioni di sbarco bunker ("*debunkering*") da una nave possono essere eseguite, previa specifica autorizzazione da parte dell'Autorità Marittima. La nave deve dotarsi di un certificato di *gas free* rilasciato dal locale Consulente Chimico di Porto. Le attività devono essere effettuate con la vigilanza del servizio antincendio dei Vigili del Fuoco ovvero, con personale del servizio integrativo antincendio. La Società concessionaria del servizio antinquinamento deve rimanere disponibile per l'impiego di panne galleggianti e assorbenti.

Articolo 55 **(Servizio di antinquinamento)**

1. Nell'ambito del Compartimento Marittimo di Savona, l'esercizio del servizio di antinquinamento e le relative operazioni di bonifica possono essere svolte dai soggetti concessionari del relativo servizio, il cui titolo è rilasciato dall'Autorità Marittima.
2. La disciplina del servizio in discorso è dettata dall'Ordinanza n. 98 in data 7 luglio 2025 del Capo del Compartimento Marittimo di Savona (**ALL.H**).

Articolo 56 **(Servizio integrativo antincendio)**

1. Il servizio nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure è disciplinato dal relativo Regolamento, approvato e reso esecutivo con Ordinanza n. 230 in data 11 ottobre 2012 (**ALL. Z.1 e Z.2**).
2. L'espletamento del servizio integrativo antincendio può essere disposto:
 - a) a bordo delle navi, che sostano in porto o in rada;
 - b) a terra, nell'ambito portuale e nella zona demaniale marittima complementare e limitrofa.
3. L'obbligatorietà del servizio è disposta nei casi stabiliti con provvedimenti emanati dall'Autorità Marittima per quanto riguarda la lettera a) del precedente comma, ovvero dall'Autorità di Sistema Portuale per quanto riguarda la lettera b).
4. Il servizio integrativo antincendio può essere espletato dai seguenti soggetti:
 - a) Società, Organizzazioni, Associazioni pubbliche o private autorizzate dall'Autorità Marittima, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 20 della Legge n. 850 in data 27 dicembre 1973. I predetti soggetti, quando debitamente autorizzati, possono pertanto svolgere il servizio integrativo antincendio per conto terzi. Il servizio integrativo antincendio non può essere svolto in forma individuale;
 - b) Datori di lavoro (imprese portuali, terminalisti o altro) che intendano avvalersi della facoltà di organizzare il servizio integrativo antincendio ai sensi dell'articolo 5 del Decreto Legislativo n. 272 in data 27 luglio 1999. In tale circostanza, il servizio integrativo antincendio può essere effettuato esclusivamente per conto proprio, con

personale esclusivamente dedicato all'espletamento del servizio in discorso, nonché degli obblighi di servizio pubblico ad esso connessi, solamente all'interno di aree, depositi, stabilimenti portuali in concessione.

5. Tutto il personale addetto al servizio integrativo antincendio, sia esso socio o dipendente dei soggetti autorizzati di cui alla lettera a) del precedente comma o dei datori di lavoro di cui alla lettera b), deve essere autorizzato dalla Capitaneria di Porto di Savona ed è sottoposto al potere disciplinare del Comandante del porto, ai sensi degli articoli 68 e 1255 del Codice della Navigazione.
6. I soggetti di cui al comma 4 devono comunicare tempestivamente all'Autorità Marittima ogni variazione nell'organico, mantenendolo idoneo a soddisfare le esigenze operative di un servizio adeguato ed efficiente. Parimenti deve essere comunicata e sottoposta a nulla osta ogni variazione riguardante i dispositivi di protezione individuale, le dotazioni personali assegnate alle Guardie ai Fuochi e le divise utilizzate.
7. Le Guardie ai fuochi dipendenti dai soggetti autorizzati, di cui alla lettera a) del comma 4, possono prestare il proprio servizio a bordo delle navi o a terra.
8. Le Guardie ai Fuochi dipendenti da imprese portuali o terminalisti, possono prestare servizio all'interno dell'area, terminali, stabilimento, magazzino in concessione al proprio datore di lavoro, con esclusione del servizio a bordo delle navi, anche se di proprietà (o armate) dello stesso datore di lavoro. Esse sono alle dipendenze del Responsabile del servizio merci pericolose o del Responsabile del servizio prevenzione e protezione del Terminal e non possono essere adibite ad altre mansioni o lavori, anche se temporanei.
9. Coloro i quali non hanno frequentato un corso di formazione di tre mesi presso società autorizzate, di cui alla lettera a) del comma 4, prima di poter effettuare il proprio servizio autonomamente, devono essere affiancati per almeno tre mesi da un'altra Guardia ai Fuochi di provata esperienza.

Articolo 57 **(Avvisatore marittimo)**

Il servizio di Avvisatore Marittimo per le navi in arrivo e in partenza nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure è effettuato secondo quanto stabilito dall'Ordinanza n. 303 in data 15 novembre 2011, con la quale è stato approvato e reso esecutivo la locale "*Regolamento per il servizio di avvistamento navi nel Circondario Marittimo di Savona*" (**ALL. AA**).

Articolo 58 **(Consulente Chimico di Porto)**

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 e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Approvato dalla CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA con Ordinanza n. 195 in data 25.11.2025	Rev. 02	Pagina 45 of 73
REGOLAMENTO DI SICUREZZA E DEI SERVIZI MARITTIMI DEL COMPENSORIO PORTUALE DI SAVONA - VADO LIGURE (SV)		

rispettivamente con Circolare prot. n. DEM 3/SP 1160 in data 10 dicembre 1999, come modificata dal Decreto Direttoriale n. 234 in data 1° dicembre 2017 e con Dispaccio n. 2668P.E. in data 9 settembre 2009 che, integralmente richiamati, costituiscono parte integrante del presente Regolamento (**ALL. BB.1 - BB.2**).

2. L'Autorità di Sistema Portuale determina il numero degli iscritti nel Registro istituito ai sensi dell'articolo 68 del Codice della Navigazione previo parere reso dalla Capitaneria di Porto, dal Comitato Utenti del Porto e dall'Associazione Nazionale Consulenti Chimici di Porto. La medesima procedura dovrà essere istruita qualora si intenda ampliare o diminuire l'organico dei Consulenti Chimici di Porto, in relazione alle modificate esigenze operative dello scalo, determinabili dalla tipologia e dalla quantità di traffico ovvero dall'aumento/calò dell'attività cantieristica.
3. L'Autorità di Sistema Portuale comunica alla Capitaneria di Porto l'elenco degli iscritti e i relativi aggiornamenti.

TITOLO IV

TRASPORTO DI PRODOTTI ALLA RINFUSA NEL PORTO DI SAVONA - VADO LIGURE

Capo I

OPERAZIONI DI CARICO, SCARICO E TRASBORDO PER LE NAVI CISTERNA

Articolo 59 (Zone di ormeggio)

1. In accordo a quanto stabilito dall'articolo 8 del presente Regolamento, nel porto di Vado Ligure l'ormeggio di navi cisterna trasportanti prodotti petroliferi, petrolchimici, sostanze liquide pericolose e/o inquinanti è consentito presso le seguenti zone di ormeggio:
 - a) **Piattaforma offshore "Italiana Petroli"**, con pescaggio pari a 9 m. Accosto di punta con cavi poppieri su 4 (quattro) boe per navi cisterna fino a 15.000 GT. I limiti di operatività delle navi al terminale per le condizioni meteo sono disciplinati dall'Ordinanza n.185/25 in data 10 novembre 2025;
 - b) **Pontile Transitorio Petroli "Saar DP Green"**, di lunghezza pari a 800. Accosto laterale sulle briccole per navi cisterna fino a 23.350 DWT lunghezza massima f.t. 168 m e pescaggio 9,70 m. I limiti di operatività delle navi al pontile per le condizioni meteo sono disciplinati dall'Ordinanza n. 185/25 in data 10 novembre 2025.
 - c) **Pontile Transitorio Petroli "Esso"**, Presso il pontile è presente una piattaforma sporgente, in concessione a "Esso Italiana S.p.a." per l'accosto e le operazioni di sbarco di oli lubrificanti ed affini. Ormeggio di navi cisterna fino a 20.000 DWT lunghezza f.t. 151 m, larghezza 24,6 m e pescaggio 8,10 m. I limiti di operatività delle navi al terminale per le condizioni meteo sono disciplinati dall'Ordinanza n.185/25 in data 10 novembre 2025
 - d) **Campo Boe "Sarpom"**, Ormeggio di grandi navi cisterna fino a 316.000 DWT, lunghezza f.t. 351 m, larghezza 61 m, pescaggio 21,4 m, formato da 7 (sette) boe quadrate, con terminale segnato da palo galleggiante giallo situato a circa 1400 m per S/SW dalla foce del torrente Quiliano. I limiti di operatività delle navi al terminale per le condizioni meteo sono disciplinati dall'Ordinanza n.185/25 in data 10 novembre 2025.

I pescaggi massimi consentiti per l'ormeggio di punta delle navi ai pontili sopracitati, devono intendersi "pescaggi massimi poppieri".

2. La disciplina della sosta in rada delle navi cisterna destinate ai terminali petroliferi di Vado Ligure è disciplinata dall'Ordinanza n°14 in data 2 settembre 2017. L'Autorità

Marittima, su segnalazione del Terminal (Loading Master), si riserva la facoltà di negare l'autorizzazione alla sosta in rada, con obbligo per l'unità di rimanere in drifting oltre le 12 NM dalla costa, in ragione di una non positiva valutazione delle seguenti informazioni che, il Comando di bordo, tramite l'Agenzia Raccomandataria della nave, prima dell'arrivo in rada, deve comunicare all'Autorità Marittima (so.cpsavona@mit.gov.it e tecnica.cpsavona@mit.gov.it) e al Terminal (Loading Master):

- a) Tipologia di carico trasportato;
 - b) Percentuale di H₂S del prodotto;
 - c) Pressione delle cisterne all'arrivo e regolazione delle *p.v. valves*.
3. Nell'ipotesi in cui durante la permanenza alla fonda nei punti autorizzati si dovesse presentare la problematica della sovrappressione delle cisterne del carico, il Comando di bordo deve comunicare a SAVONA VTS l'esigenza di lasciare il punto di fonda per portarsi oltre le 12 NM.
4. Prima della manovra di ormeggio, l'unità deve comunque mettere in atto ogni precauzione per evitare che, durante la permanenza al Terminale, non avvengano problematiche di sovrappressione delle cisterne.

Articolo 60 **(Ormeggio delle navi)**

Fermo restando che i Terminali petroliferi e le unità cisterna ad essi destinati hanno come riferimento le norme contenute nelle ISGOTT (*International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals*) e nelle linee guida dell'OCIMF (*The Oil Companies International Marine Forum*) seguite per effettuare lo screening per l'accettazione navi, devono essere osservate le seguenti disposizioni:

- a) prima dell'ormeggio ai pontili e alle banchine citate, le navi cisterne soggiacciono alla normativa in materia di sicurezza di cui al Capo II del presente Titolo; inoltre i terminali, tramite il raccomandatario, sono tenuti a notificare alla nave le informazioni utili per l'approdo, almeno 24 (ventiquattro) ore prima del suo arrivo, con l'invio dei *pre-arrival message*;
- b) qualora per motivate e comprovate esigenze, pervengano richieste di ormeggio di navi cisterna con a bordo prodotti petroliferi o petrolchimici ad accosti diversi da quelli indicati nell'elenco precedente, l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di valutarne, volta per volta, l'ammissibilità, acquisendo il parere della commissione ex art. 48 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, integrata dal Consulente Chimico di Porto, dal Capo della Corporazione Piloti del porto di Savona e da un rappresentante dell'Autorità di Sistema Portuale. Nel caso di accoglimento dell'istanza, l'Autorità Marittima assegnerà l'ormeggio ritenuto più idoneo e individuerà le precauzioni obbligatorie da adottare durante le manovre di ormeggio e disormeggio, non escludendo l'impiego di rimorchiatori e la sosta dell'unità per la prevenzione di eventuali incidenti, in relazione al quantitativo ed alla tipologia del carico in transito;

- c)** alle navi cisterne è vietato rimanere all'ormeggio dei succitati pontili di approdo dopo il termine delle operazioni commerciali e dopo eventuali operazioni di zavorramento necessarie. Nel caso di interruzione di operazioni commerciali già iniziate sarà possibile richiedere una deroga al divieto sopracitato. L'eventuale deroga é concessa in presenza di accertate e particolari circostanze tecnico-operative o di altre situazioni valutate dall'Autorità Marittima; a tal proposito il Terminal (attraverso il Loading Master) dovrà informare la Capitaneria di Porto di Savona con apposito messaggio, nel quale dovranno essere indicati l'orario dell'interruzione, il motivo tecnico che ha determinato l'interruzione e il tempo necessario per il ripristino delle operazioni stesse. L'Autorità Marittima, in relazione a quanto notificato, ordinerà di volta in volta, anche in riguardo alle condizioni meteomarine ed alle esigenze di sicurezza e prevenzione inquinamento, la permanenza della sosta inoperosa della nave nei termini strettamente necessari. La sosta inoperosa della nave al pontile non potrà, in ogni caso, essere superiore alle 4 (quattro) ore;
- d)** le navi cisterna che hanno ultimato le operazioni commerciali ai Terminali/pontili del porto di Savona - Vado Ligure sono autorizzate a sostare in rada, al fine di attendere il perfezionamento e/o la regolarizzazione della documentazione fiscale e/o doganale inerente al carico, per il bunkeraggio e per ricevere pezzi di ricambio;
- e)** durante la sosta in rada o ai pontili di ormeggio, le navi devono tenere alzati, ad una altezza ed in posizioni tali da essere ben visibili per tutto il giro d'orizzonte:
- durante le ore diurne: bandiera rossa (lettera "B" del Codice Internazionale dei segnali");
 - durante le ore notturne: un segnale a luce rossa, ad una distanza di almeno 2 NM;
- f)** ai pontili petroliferi, le manovre di ormeggio, tonneaggio, disormeggio o di spostamento devono essere eseguite con cavi galleggianti sintetici (eccetto i cavi in polipropilene); presso il Campo Boe "Sarpom", le precitate manovre devono essere eseguite con cavi di acciaio o cavi in HMSF (*High Modulus Synthetic Fibre*);
- g)** l'ormeggio deve essere effettuato in modo da consentire, in caso di necessità, una rapida manovra di disormeggio. Tutte le navi che raggiungono i Terminali petroliferi debbono ormeggiarsi con la prua in fuori e non debbono tenere ancora a mare. Quando le navi di cui trattasi hanno in mare una o più catene delle ancore, la maglia capotesta di ciascuna catena nel pozzo, deve essere facilmente liberata. In particolare, la nave deve posizionare i cavi di emergenza (*Fire Wires*) ed appennellarli fuori bordo a prora e a poppa, pronti per il rimorchio di emergenza. I predetti cavi devono in ogni momento essere posizionati ad uno-due metri dal pelo dell'acqua, tenuti sotto controllo e governati opportunamente ad ogni variazione di assetto della nave. I cavi *fire wires* devono essere di lunghezza adeguata ad effettuare il rimorchio in sicurezza e dovranno essere mantenuti in efficienza a cura del Comando della nave;

- h)** a bordo delle navi, durante la loro permanenza in rada, alle boe o ai pontili di approdo, deve essere assicurata la presenza dell'equipaggio;
- i)** per specifiche e motivate esigenze di sicurezza, l'Autorità Marittima può inoltre:
 - i.** prescrivere l'assistenza di uno o più rimorchiatori durante le operazioni di caricazione e/o scarica o per altri comprovati motivi;
 - ii.** disporre in qualsiasi momento e quando lo ritenga necessario, ai fini della sicurezza e della prevenzione antinquinamento, a proprio insindacabile giudizio, il disormeggio di qualsiasi nave dagli accosti dei terminali petroliferi. La relativa manovra dovrà essere prontamente eseguita dai Comandi delle navi interessate in collaborazione con piloti, ormeggiatori ed eventuali rimorchiatori.

Articolo 61 **(Accesso agli approdi e a bordo delle navi)**

- 1.** Ai moli, pontili e simili adibiti all'ormeggio delle navi petroliere, gasiere e chimichiere, possono accedere soltanto le persone autorizzate dal Terminale, nel rispetto dei piani di *security* vigenti.
- 2.** A bordo delle navi predette possono salire soltanto le persone dell'equipaggio e quelli in possesso di tessera di accesso a bordo o di apposita autorizzazione rilasciata dalla Capitaneria di Porto di Savona.
- 3.** I rappresentanti di fornitori, provveditori, riparatori navali e simili, dovranno allegare alla domanda di accesso a bordo anche una richiesta specifica scritta dall'Armatore o suo Agente Marittimo Raccomandatario o Terminale energetico.
- 4.** Il Comando di bordo deve comunque accertare che qualunque personale, diverso dall'equipaggio, osservi le prescrizioni antincendio ed antinfortunistiche vigenti a bordo.
- 5.** Il Terminale e i Comandi di bordo devono provvedere, ciascuno per la propria parte di competenza, ad assicurare un servizio ininterrotto di guardia agli approdi (pontili) e agli accessi di bordo (che dovranno essere almeno due), per impedire l'accesso di estranei non autorizzati.
- 6.** Previa autorizzazione della Capitaneria di Porto di Savona, il servizio di guardia, di cui al precedente comma, può essere disimpegnato, a bordo, da guardie giurate o da altro personale qualificato in sostituzione delle persone dell'equipaggio.
- 7.** Durante le ore notturne o in caso di scarsa visibilità, i suddetti accessi devono essere ben illuminati, secondo le regole ISGOTT. Non è ammesso a tal fine l'uso di lampade portatili.

8. È vietato l'accesso delle persone in stato di ubriachezza o di alterazione. Ove trattasi di membri dell'equipaggio, questi dovranno essere accompagnati a bordo dal personale delle Forze di Polizia e consegnati al Comando della nave, che dovrà adottare le dovute precauzioni e curare la loro custodia in cabina.
9. I barcaioli autorizzati ad espletare il servizio da e per le navi cisterna, devono accertarsi che le persone che trasportano siano autorizzate ad accedere a bordo.

Articolo 62 **(Prontezza d'uso dei mezzi antincendio)**

1. Le attrezzature fisse e mobili antincendio delle quali il pontile e la nave dispongono, comprese le pompe principali e di emergenza, devono essere tenute in perfetto stato di efficienza e pronte all'uso immediato durante le operazioni commerciali.
2. A bordo le manichette antincendio del ponte debbono essere munite di boccalini rispondenti alle normative di riferimento vigenti, attaccate agli idranti e distese in coperta e la pressione nel collettore antincendio deve essere costantemente assicurata a cura del Comando di bordo.
3. Il Comandante della nave o altro Ufficiale responsabile delle operazioni deve subito rendersi conto del tipo e caratteristiche delle attrezzature antincendio di cui dispone il posto di ormeggio, interfacciandosi con il personale operante ai pontili. A tal proposito ogni terminalista energetico deve avere una flangia antincendio internazionale ISGOTT compatibile.
4. Nel caso che detti impianti in tutto o in parte fossero inefficienti, per qualsiasi causa, il Comandante della nave o il Terminale, a seconda se sono interessati i mezzi antincendio di terra o quelli di bordo, hanno l'obbligo di sospendere le operazioni di carica e di scarica, informando immediatamente la Capitaneria di Porto di Savona.
5. Il terminale dovrà provvedere affinché ai propri pontili vengano osservati i seguenti obblighi:
 - a) dovrà essere lasciato spazio sufficiente per il deposito ed il maneggio delle manichette flessibili e degli altri mezzi antincendio;
 - b) dovrà essere lasciato sempre ampio spazio libero per combattere eventuali incendi garantendo, altresì, costantemente la possibilità di raggiungere i mezzi antincendio da impiegare;
6. Le attrezzature antincendio e di sicurezza devono essere descritte dettagliatamente con apposite istruzioni tenute presso i pontili. Dette descrizioni dovranno, unitamente alle

disposizioni interne per i casi di emergenza, essere d'immediata consultazione da parte del personale addetto alle operazioni dei pontili.

Articolo 63 ***(Apparecchi elettrici a bordo delle navi cisterna)***

Tutte le navi cisterne in sosta in rada e ormeggiate ai pontili petroliferi per operazioni di carico/scarico devono avere procedure di sicurezza riguardanti l'utilizzo di apparecchi elettrici ed elettronici portatili. In particolare, devono essere adottate misure restrittive per le seguenti apparecchiature non a sicurezza intrinseca:

- Ricetrasmittitori radio portatili (*walkie talkies*);
- Telefoni cellulari;
- Ricevitori radio;
- Cercapersone radiofonici;
- Fotocamere digitali; Videocamere;
- Torce elettriche;
- Ventilatori elettrici alimentati;
- DVD *players*, Hi-Fi, computer portatili, tablet.

Articolo 64 ***(Operazioni di crude oil washing (C.O.W.))***

A. Autorizzazione ad effettuare il lavaggio delle cisterne con il greggio (*Crude Oil Washing – C.O.W.*)

Le operazioni di lavaggio delle cisterne del carico di navi petroliere con l'impiego dello stesso prodotto greggio trasportato (C.O.W.), durante le operazioni di scarica nel porto di Savona - Vado Ligure, tranne nei casi indicati nel paragrafo E devono essere preventivamente autorizzate dall'Autorità Marittima. A tale proposito, il Comandante della nave deve richiedere detta autorizzazione almeno 24 ore prima dell'arrivo in rada o al momento dell'acquisizione della notizia di arrivo della nave, con messaggio diretto all'Autorità Marittima, al Terminale petrolifero e al Raccomandatario, il quale deve presentare poi formale domanda all'Autorità Marittima. Ogni successiva variazione alla domanda di richiesta di autorizzazione deve essere comunicata immediatamente agli stessi soggetti di cui sopra. L'autorizzazione é concessa in seguito all'esito positivo di ispezioni a bordo della nave da parte del personale tecnico di un Organismo autorizzato ed affidato (ai sensi del D.Lgs. n.104 del 14 giugno 2011) e del Consulente Chimico di Porto, che sono eseguite sulla base della "Guida per le ispezioni in porto alle procedure C.O.W." predisposta dall'I.M.O. nella Risoluzione A. 446 (XI), adottata in data 15 gennaio 1979, e successivi emendamenti. L'Autorità Marittima, ricevuto il parere favorevole da parte del personale tecnico dell'Organismo autorizzato ed affidato e del Consulente Chimico di Porto, procede al rilascio dell'autorizzazione alle operazioni C.O.W.

B. Personale addetto alle operazioni

1. Il personale di bordo che svolge incarichi di responsabilità od operativi nelle operazioni di C.O.W. deve essere indicato nella richiesta di autorizzazione e deve essere in possesso della certificazione prevista dalla Regola V/1.1 e/o V/1.2 della *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (Convenzione STCW)* come emendata.

L'Autorità Marittima si riserva la facoltà di richiedere tale certificazione.

C. Impianto del gas inerte

Le navi devono essere dotate di un impianto di gas inerte conforme alla Convenzione Internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare come emendata. L'impianto deve comunque essere in grado di produrre gas inerte con una percentuale in volume di ossigeno non superiore al 5% ed in quantità pari al 125% della massima rata di scarica e di mantenere ad una pressione positiva un'atmosfera inerte in tutte le cisterne con una percentuale in volume di ossigeno non superiore al 8%.

D. Controlli da effettuare prima che la nave arrivi all'ormeggio

Nelle 24 ore precedenti all'arrivo della nave all'ormeggio, devono essere effettuati i controlli previsti dal Manuale Operativo C.O.W. in dotazione e, in particolare, il Comandante della nave deve accertare:

- i. il buon funzionamento dell'impianto del gas inerte, anche secondo quanto eventualmente previsto dal costruttore, con particolare riguardo a tutti i dispositivi di sicurezza e di allarme ed alla pulizia della torre di lavaggio;
- ii. il buon funzionamento dell'analizzatore di ossigeno principale verificando che sia stato calibrato con due punti di cui uno sia l'aria e l'altro azoto puro o miscele di azoto/ossigeno con titolo noto certificato ovvero come riportato sulle istruzioni d'uso dello strumento;
- iii. il buon funzionamento dell'analizzatore di ossigeno portatile che deve essere accompagnato da una documentazione tecnica che ne attesti l'idoneità all'uso in cisterna rilasciata dal costruttore;
- iv. che eventuali altre linee di lavaggio con proprie pompe siano state parimenti isolate con flange cieche o branchetti dall'impianto di lavaggio con greggio;
- v. che tutte le aperture delle cisterne del carico siano ben chiuse ed a perfetta tenuta;
- vi. che, negli ultimi tre mesi, le tubolature della linea di lavaggio con relative valvole ed accessori siano state pressurizzate e riscontrate a perfetta tenuta alla massima pressione di esercizio, fornendo adeguata documentazione;
- vii. il buon funzionamento dei manometri sulle linee (carico, lavaggio e gas inerte);
- viii. il buon funzionamento delle comunicazioni fra la coperta e la sala controllo carico;
- ix. il buon funzionamento del sistema chiuso di sondaggio delle cisterne;

- x. il buon funzionamento delle pompe del carico e dei relativi dispositivi di sicurezza come previsto dal costruttore con particolare riguardo all'arresto di emergenza.

E. Lista dei greggi non adatti

1. Non possono essere utilizzati per il lavaggio delle cisterne i tipi di greggio eventualmente compresi nella lista dei greggi dichiarati non adatti dal Manuale Operativo C.O.W. della nave e di quelli aventi le caratteristiche di cui alla Ris. IMO 446 (XI), come emendata.
2. Qualora la nave intenda effettuare le operazioni di lavaggio delle cisterne con prodotto compreso nella lista dei greggi dichiarati non adatti dal Manuale Operativo C.O.W. ma lo stesso documento contenga adeguate istruzioni operative, le operazioni C.O.W. possono essere autorizzate alle seguenti condizioni:
 - a) sussistono le condizioni imposte dal terminale per quanto attiene le temperature di scarica;
 - b) il Comandante della nave, utilizzando apposita dichiarazione, dichiara di soddisfare i requisiti minimi richiesti dal Manuale Operativo C.O.W. della nave e mantenerli per tutta la durata delle operazioni di lavaggio;
 - c) la nave sia in possesso di certificato di qualità del carico. Per i carichi paraffinici deve essere obbligatoriamente riportato il "*pour point*" del prodotto trasportato.
3. Qualora la nave intenda effettuare le operazioni di lavaggio delle cisterne con prodotto avente caratteristiche di cui alla Ris. IMO 446 (XI) come emendata, le operazioni C.O.W. possono essere autorizzate alle seguenti condizioni:
 - a) sussistano le condizioni imposte dal terminale per quanto attiene le temperature di scarica;
 - b) il Comandante della nave, utilizzando apposita dichiarazione, dichiara di soddisfare i requisiti minimi richiesti dal Manuale Operativo C.O.W. della nave e mantenerli per tutta la durata delle operazioni di lavaggio;
 - c) la nave sia in possesso di certificato di qualità del carico. Per i carichi paraffinici deve essere obbligatoriamente riportato il "*pour point*" del prodotto trasportato.

F. Visite eseguite dall'Organismo Tecnico affidato e dal Consulente Chimico di Porto

1. Scopo della visita effettuata da parte di personale tecnico dell'Organismo affidato, ai fini del parere all'effettuazione delle operazioni C.O.W., è quello di verificare la soddisfacente condizione dell'impianto del gas inerte, delle tubolature C.O.W. e la calibrazione dell'analizzatore principale del gas inerte, sulla base dell'esame generale dell'impianto e dei sistemi di allarme, per quanto possibile, compatibilmente con le esigenze di esercizio della nave e sulla base delle prove effettuabili, in modo reale o simulato, nel rispetto delle prescrizioni del presente Regolamento.

2. Controlla, altresì, la validità della sotto notata documentazione e certificazione:
 - a) Certificato IOPP e relativo Supplemento;
 - b) Manuale C.O.W., relativamente alla sua approvazione ed alle istruzioni per i greggi paraffinici;
 - c) Manuale dell'impianto gas inerte;
 - d) Certificato Sicurezza Dotazioni Navi da carico;
 - e) Certificato Sicurezza Costruzione Navi da carico;
 - f) Certificato di gestione della sicurezza.
3. A conclusione dell'attività svolta deve essere inviato, con immediatezza, all'Autorità Marittima un messaggio nel quale, in particolare, è espresso un formale parere "favorevole" o "non favorevole" sull'esito della visita eseguita segnalando qualsiasi avaria o anomalia riscontrata e, se del caso, eventuali commenti.
4. In considerazione dell'esistenza di più Enti delegati all'attività, la scelta dell'Organismo autorizzato ed affidato sarà a carico della nave o del raccomandatario marittimo.
5. Scopo della visita, effettuata Consulente Chimico di Porto, ai fini del parere all'effettuazione delle operazioni C.O.W., è invece quello di misurare la percentuale in volume di ossigeno del gas inerte in linea e in tutte le cisterne del carico comprese le *slop tanks*.
6. Il Consulente Chimico di Porto, inoltre, provvede ad effettuare il confronto fra il proprio misuratore di ossigeno e almeno un misuratore di ossigeno portatile della nave e, ove possibile, quello fisso.
7. A conclusione dell'attività svolta deve essere inviato, con immediatezza, all'Autorità Marittima un messaggio nel quale, in particolare, è espresso un formale parere "favorevole" o "non favorevole" sull'esito della visita eseguita segnalando avarie o anomalie riscontrate e, se del caso, eventuali commenti.
8. Sulla base degli esiti comunicati da parte dell'Organismo autorizzato ed affidato e del Consulente Chimico di porto, l'Autorità Marittima effettua le proprie valutazioni rilasciando la relativa autorizzazione e può, qualora sussistano ragionevoli motivi di approfondimento di indagine, a suo insindacabile giudizio e con spese a carico della nave, disporre ulteriori verifiche e/o accertamenti nell'immediatezza o durante la permanenza della nave al pontile.

Articolo 65 ***(Dispositivi di protezione individuali)***

1. Il personale che opera a bordo delle navi cisterna deve essere dotato almeno delle seguenti dotazioni individuali di tipo approvato:
 - elmetto di sicurezza;

- guanti di sicurezza;
 - scarpe di sicurezza;
 - occhiali di sicurezza;
 - tuta o indumenti che coprano gambe e braccia.
2. Il Comando nave e il *Loading Master* devono vigilare sul corretto uso dei sopradetti dispositivi di sicurezza.

Articolo 66 **(Impianti a terra)**

1. L'attestazione che gli impianti e le installazioni di terra siano efficienti è fondamentale per l'esecuzione delle operazioni commerciali. Tale attestazione è da ritenersi attuata in occasione della richiesta di autorizzazione per le attività commerciali (chiamata nave all'ormeggio) da parte del Terminale, con la quale lo stesso, implicitamente, dichiara che le proprie strutture ed attrezzature sono idonee all'esercizio.
2. Gli accosti operativi del Terminale devono essere dotati dei mezzi (oleodotti, bracci di carico o altri dispositivi di analogo impiego, passerelle per l'accesso a bordo delle persone, parabordi, briccole, ecc.) necessari per il normale svolgimento delle operazioni e conformi alle vigenti normative di settore, nonché di adeguate attrezzature di sicurezza per l'immediato intervento in caso di emergenza antincendio, antinfortunistica, antinquinamento. In particolare, è necessaria la presenza di:
- a) attrezzature per la movimentazione degli idrocarburi tali da evitare, durante le operazioni, qualsiasi spandimento dei liquidi sia in mare che sul pontile, nonché la possibilità di provvedere allo sgancio rapido in sicurezza. Nei casi di emergenza, deve essere previsto un *Hoses Breakway Coupling* automatico che consenta la chiusura e sconnessione automatica della manichetta;
 - b) manichette per il recupero vapori di tipo approvato e dotate di attacchi rapidi tipo camme tali da provvedere allo sgancio rapido nei casi di emergenza.
3. È compito del personale del Terminale:
- a) assicurarsi che ai *manifold* ci sia un efficiente manometro per la rilevazione della pressione di esercizio;
 - b) assicurarsi che siano in atto le disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento delle acque da idrocarburi (scorte di prodotti assorbenti, disperdenti, sistemazioni di panne, ecc.) in conformità alle vigenti norme di settore.

Articolo 67

(Operazioni di carico, scarico e trasbordo delle navi cisterna)

1. Misure di controllo e di sicurezza

1. Le manovre ai terminali petroliferi relative alle operazioni di carico e scarico delle navi cisterna e dei collegamenti alle medesime devono essere effettuati da personale tecnico competente, in possesso di comprovata esperienza e dei corsi previsti dal “*Basic Training for Oil and Chemical Tanker cargo operations*” (*Formazione di base per le operazioni di carico di petroliere e chimichiere*) che riprendono i requisiti di formazione previsti dalla Parte A Capitolo V Sez. A-V/1-1 dell’*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, 1978 (*Convenzione STCW*) come emendata.
2. Le operazioni di carico e scarico devono essere concordate (*safety meeting*) e devono svolgersi in stretto coordinamento tra il Comando di bordo ed il personale del terminale incaricato delle operazioni di imbarco e sbarco (*Loading Master*), con la compilazione di apposita “*Ship Shore Safety Check List*”, che dovrà essere messa a disposizione dell’Autorità Marittima qualora richiesta.
3. La movimentazione dei prodotti petroliferi e loro derivati dovrà essere effettuata ad una portata tale da garantire la sicurezza dell’esercizio di mezzi e strutture e nel rispetto delle norme vigenti, anche ambientali, e delle autorizzazioni concesse per l’operabilità delle strutture.
4. Le operazioni di imbarco, sbarco e zavorramento devono essere sospese in presenza di temporali con scariche elettriche. Nel caso di avaria o anomalia che compromettano la funzionalità degli impianti e la regolarità delle operazioni, queste devono essere interrotte senza indugio e deve essere data immediata notizia all’Autorità Marittima.
5. Il personale in servizio ai Terminali deve mantenere efficienti sistemi di comunicazione (principale e *backup*) con il personale a bordo nave, per tutto quanto attiene alla manovra e alla sicurezza degli impianti e loro collegamenti. Tali sistemi devono essere testati prima dell’inizio delle operazioni e tenuti efficienti per tutta la loro durata con obbligo di interruzione delle stesse in caso contrario.
6. Durante le operazioni di carico e scarico a bordo della nave, in particolare nelle vicinanze delle manichette, dovrà essere costantemente mantenuto un servizio di guardia, composto da almeno un membro dell’equipaggio ed uno del terminale con efficienti sistemi di comunicazione, per segnalare eventuali anomalie ed intervenire in caso di emergenza.
7. Un Ufficiale responsabile ed un membro dell’equipaggio qualificato che abbiano perfetta conoscenza del sistema di carica/scarica della nave, devono essere sempre presenti e vigilare sulle operazioni commerciali ai terminali.

8. Le operazioni commerciali di movimentazione dei prodotti petroliferi agli accosti dei terminali dovranno avvenire nel pieno rispetto delle disposizioni contenute nella vigente Autorizzazione Integrata Ambientale rilasciata dal competente Ministero per l'esercizio del Terminale.

2. Accesso ai locali pompe

L'ingresso ai locali pompe ed agli altri locali dove possano accumularsi gas oppure possano verificarsi stillicidi di liquidi velenosi o corrosivi, deve essere effettuato nel rispetto delle proprie procedure ISM in accordo alle risoluzioni IMO vigenti.

3. Manichette

1. Il Comandante della nave, ovvero l'Ufficiale responsabile deve:
 - a) rifiutare manichette che siano o si sospettino essere non in perfette condizioni e non adatte all'impiego;
 - b) ordinare l'immediata sospensione delle operazioni, qualora si verifichino perdite attraverso le connessioni delle manichette e non siano stati eliminati gli inconvenienti e la zona non sia stata completamente bonificata.
2. In ogni altro caso, durante le operazioni di carico e scarico devono essere tenuti pronti all'uso, a cura del Comando di bordo sulla nave e dei ricevitori e dei caricatori sulla banchina o pontile, appositi recipienti o altri accorgimenti atti alla raccolta ed alla eliminazione di eventuali stillicidi o colaggi dalle tubazioni o dalle connessioni delle manichette sulla nave o sulla banchina. Non sono ammesse operazioni di carico e scarico se non attraverso manichette o sistemi collaudati dalla competente Commissione. L'utilizzo della gru di bordo per lo stacco d'emergenza della manichetta non è consentito. Le manichette devono poter essere staccate tramite un sistema a sgancio rapido (c.d. "*Marine Breakaway Couplings*"); non è ammessa la connessione delle manichette sui *manifolds* tramite ganasce per garantire lo sgancio rapido.

4. Cofani di espansione, portellini spia, ecc.

I portelli dei cofani di espansione, i portellini spia e i portellini di sonda, compresi quelli delle cisterne non interessate alle operazioni, devono essere tenuti chiusi durante le operazioni di caricazione e scarica di prodotti infiammabili.

5. Carico o scarico contemporaneo di merci diverse da una stessa nave

Il carico oppure lo scarico contemporaneo da una stessa nave di merci diverse, la cui commistione possa determinare reazioni pericolose, è consentito purché siano osservate le seguenti condizioni:

- a) le navi e gli approdi dispongano di adeguate attrezzature per effettuare contemporaneamente il carico oppure lo scarico di merci diverse;
- b) le pompe, le tubolature, il valvolame ed i relativi accessori per il movimento di ogni singola merce, tra i serbatoi, cisterne della nave ed i depositi a terra, siano indipendenti tra loro in modo da evitare ogni possibilità di commistione tra merci diverse; in particolare deve essere evitato che le tubature adibite al carico o scarico attraversino casse o cisterne quando in queste siano contenute merci la cui commistione con le merci convogliate in detti tubi possa determinare reazioni pericolose;
- c) eventuali collegamenti tra le tubazioni e le pompe che servono per il carico oppure lo scarico di merci diverse siano intercettati mediante flangia cieca;
- d) le operazioni necessarie per il carico o per lo scarico siano dirette, a bordo, da un Ufficiale appositamente incaricato e, a terra, da un tecnico responsabile, coadiuvati da un numero di operatori adeguati al numero delle merci e dispositivi degli impianti esistenti a bordo e a terra.

6. Navi adibite al trasporto di liquidi velenosi e corrosivi

- 1. Nel caso di navi adibite al trasporto di liquidi velenosi e corrosivi, particolari cautele devono essere adottate per il controllo dell'idoneità e l'efficienza delle attrezzature impiegate nelle operazioni di carico e scarico, nonché degli organi di collegamento che devono risultare adatti alla merce che forma oggetto delle operazioni di carico e scarico.
- 2. Il personale addetto alle operazioni di carico e scarico deve essere sempre munito di attrezzature protettive secondo le istruzioni antinfortunistiche prescritte per i prodotti trasportati.
- 3. L'ingresso nei locali pompe o nei locali pompe compressori per il carico, nonché in quei locali dove si possono accumulare vapori o gas oppure si possono verificare stillicidi di liquidi velenosi o corrosivi, è consentito soltanto al personale che indossi indumenti protettivi adeguati alla natura della merce e sia munito, nel caso di gas velenosi, di apparecchio di respirazione.
- 4. L'uso di maschere antigas a filtro è vietato.

7. Operazioni di trasbordo

Le operazioni di travaso degli oli minerali pesanti e leggeri da una nave cisterna maggiore ad una di tonnellaggio minore non sono consentite nelle acque del Compartimento Marittimo di Savona. Nei casi di emergenza l'operazione potrà essere presa in considerazione ed autorizzata dall'Autorità Marittima sentiti i soggetti coinvolti, il Consulente Chimico di Porto e il Comando provinciale Vigili del Fuoco alla luce delle indicazioni specifiche per tali operazioni emanate dall'OCIMF.

8. Precauzioni per evitare scariche elettriche durante le operazioni di carico e scarico

1. I singoli elementi costituenti il servizio di carico e scarico della nave (contenitori, macchinari, tubolature e relativi accessori, ecc.) devono essere elettricamente continui fra loro e connessi con la struttura metallica dello scafo. Il collegamento delle tubolature della nave con le tubazioni da terra, per il carico di merci infiammabili o che possono formare miscela esplosiva con l'aria, deve essere effettuato dopo l'esecuzione delle operazioni precisate nel presente articolo, e comunque, usando chiavi ed altri attrezzi di materiale antideflagrante.
2. I singoli elementi delle tubazioni degli impianti di terra devono essere elettricamente continui fra di loro fino al primo giunto dielettrico e devono essere collegati elettricamente a terra.
3. Del pari i diversi elementi delle manichette flessibili devono essere collegate elettricamente tra loro.
4. Il collegamento elettrico della nave a terra deve essere effettuato mediante un impianto costituito da un interruttore uni polare fisso sistemato in prossimità del punto di attracco della nave, proietto contro gli agenti atmosferici da apposita custodia e protetto elettricamente in conformità delle norme tecniche vigenti, in rapporto al luogo in cui è installato. Esso deve far capo, ad un estremo, ad una efficace presa di terra ed al terminale delle tubazioni da terra mediante cavi in rame (protetti contro gli agenti corrosivi e meccanici e di sezione utile non inferiore cento millimetri quadrati) e, all'altro estremo, ad un cavo flessibile di rame (protetto contro gli agenti corrosivi e meccanici in relazione al suo impiego e di sezione utile non inferiore a cento millimetri quadrati) e lunghezza tale da prevenire in esso sollecitazioni eccessive; l'estremità libera di tale cavo, munita di capo corda, deve esser collegabile allo scafo della nave mediante l'apposito dispositivo UNAV od equivalente.
5. La sequenza delle operazioni per la connessione e la sconnessione delle manichette flessibili del carico deve essere la seguente:
 - a) Connessione:
 - verificare che l'interruttore sia aperto;
 - collegare alla nave il cavo di messa a terra;
 - chiudere l'interruttore;
 - collegare alla nave le manichette flessibili del carico previa la loro connessione elettrica alle tubolature della nave o alle tubazioni degli impianti a terra.
 - b) Sconnessione:
 - distaccare e rimuovere le suddette manichette dalla nave:

- aprire l'interruttore;
- distaccare dalla nave il cavo di messa a terra.

6. Le norme del quarto e quinto comma del presente articolo non si applicano qualora l'estremità terminale degli oleodotti degli impianti di terra o dei terminali a mare, sia munita di diaframma dielettrico o manichetta discontinua, atti ad evitare il passaggio di correnti elettriche.

9. **Sospensioni delle operazioni e segnalazioni di emergenza**

1. I Comandanti delle navi, nel caso di avaria o anomalia che compromettano la funzionalità degli impianti o la regolarità delle operazioni, devono sospendere - senza indugio - le operazioni stesse e darne immediata notizia all'Autorità Marittima.
2. I Comandanti delle navi ed i responsabili dei terminali energetici, ognuno per quanto di rispettiva competenza, hanno l'obbligo di informare tempestivamente l'Autorità Marittima delle sospensioni prolungate delle operazioni di carico e scarico (superiori o uguali a due ore), degli incidenti, nonché di qualsiasi evento interessi la sicurezza della nave, delle persone e dell'approdo.
3. Analogo obbligo hanno tutti coloro che vengano a conoscenza di circostanze tali da compromettere la Sicurezza delle navi cisterna o della zona in cui la nave è ormeggiata.
4. Manifestandosi un principio d'incendio a bordo o a terra, il terminale petrolifero o i Comandanti delle navi devono immediatamente informare del fatto l'Autorità Marittima ed i VV.F. Nello stesso tempo la nave cisterna coinvolta deve emettere i prescritti segnali acustici e chiamare SAVONA VTS con il VHF Canale 16/71 e i Piloti sul Canale 13.
5. Una tabella con i contatti di emergenza deve essere consegnata, da parte del Raccomandatario marittimo, al Comando nave, il quale provvede a posizionarla in prossimità degli apparecchi telefonici e radiotelefonici in dotazione alla nave.

10. **Misure da adottare in caso di grave pericolo**

In caso di grave pericolo, l'Autorità Marittima può ordinare la sospensione delle operazioni di scarica, di bunkeraggio, di zavorramento, oppure l'allontanamento delle navi dal posto di ormeggio.

11. **Locale apparato motore e caldaie**

Durante le operazioni di scarica, bunkeraggio o zavorramento, o successivamente alla scarica, è proibito usare i soffiatoi di fuliggine dei fumaioli e dei tubi di scarico in genere. Deve essere evitata in modo assoluto la sfuggita di nafta incombusta dai bruciatori.

12. Precauzioni in caso di sfavorevoli condizioni meteo marine

Devono essere sospese tutte le operazioni durante i temporali accompagnati da scariche elettriche.

13. Precauzioni per prevenire e fronteggiare eventuali emergenze

Prima di iniziare le operazioni di caricazione, scarica o bunkeraggio, il Comandante della nave o l'Ufficiale responsabile con il Loading Master devono accertare che siano stati adottati tutti gli accorgimenti atti a prevenire situazioni di pericolo ed a fronteggiare eventuali emergenze, tramite il *Safety meeting* e compilando la *Ship/Shore Safety Check-List* e *Bunkering Safety Check-List*. In particolare, deve essere accertato che siano rispettate le misure di sicurezza dettate dal presente regolamento.

Articolo 68 (Loading Master e Operatori)

1. I Terminali petroliferi ("Esso Italiana S.p.a.", "Saar DP Green S.r.l.", "Sarpom S.r.l.", "Italiana Petroli S.p.a.") devono prevedere e assicurare la presenza di apposito personale tecnico (*Loading Master* e Operatori), in possesso di comprovata esperienza e dei corsi previsti dal "*Basic Training for Oil and Chemical Tanker cargo operations*" (*Formazione di base per le operazioni di carico di petroliere e chimichiere*) che riprendono i requisiti di formazione previsti dalla Parte A Capitolo V Sez. A-V/1-1 dell'*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, 1978 (*Convenzione STCW*) come emendata, ai fini delle operazioni di carico e scarico delle navi cisterna e dei collegamenti alle medesime.

Il personale incaricato ad effettuare le funzioni di *Loading Master* e di Operatore, oltre ai corsi di cui sopra, dovrà aver effettuato un periodo di addestramento (cd. *Training on job*) da svolgersi a bordo delle navi cisterna, della durata rispettivamente di 6 (sei) mesi e di 3 (tre) mesi, durante i quali dovranno svolgere, in affiancamento a personale già formato, le funzioni per i quali saranno destinati. Tali periodi di addestramento dovranno essere certificati mediante opportune evidenze documentali che dovranno essere validate dal Responsabile del Terminal presso il quale ormeggiano le navi dove il *Loading Master* e gli Operatori svolgono la loro attività.

Quanto sopra, al fine di garantire che tutte le operazioni effettuate a bordo della nave e sulla piattaforma di accosto avvengano in completa conformità alle norme vigenti, relativamente ad aspetti di *safety*, ambiente e salute.

2. Il *Loading Master* è il soggetto che, su disposizione ed incarico della Società concessionaria del Terminale, coordina e supervisiona le attività di caricazione e scarica tra la nave ed il terminale stesso. Il *Loading Master* deve rimanere a bordo per tutta la durata delle operazioni commerciali. Durante l'esecuzione del suo mandato, il

Loading Master mantiene la funzione di interfaccia e di osservatore, senza interferire con le responsabilità in capo al Comandante della nave previste dalle norme e dai regolamenti vigenti.

3. Preliminarmente all'avvio delle operazioni commerciali, il *Loading Master*, su indicazione del Terminal, condivide con il Comando di bordo le precauzioni da adottare e le indicazioni derivanti dai Piani Emergenza dei Terminal e/o dai provvedimenti ordinativi emessi dalla Capitaneria di Porto di Savona.

4. Il *Loading Master* deve verificare:

- che tutta la documentazione tecnica prevista (B/L, certificati di analisi, MSDS, ecc.) sia disponibile e prontamente consultabile;
- che la nave risponda ai requisiti minimi di sicurezza, salute e ambiente (ombrinali tappati, pressione Gas inerte delle cisterne, presenza H₂S), al fine di poter essere ormeggiata. In caso contrario, le operazioni di avvicinamento al Terminal dovranno essere sospese;
- che non vi siano carenze e/o comportamenti non conformi alle norme di sicurezza che disciplinano l'ambito portuale e gli *standard* del Terminal;
- che i piani di scarica/caricazione nave siano rispettati;
- che le operazioni di attacco, stacco, sollevamento/riposizionamento delle stringhe delle manichette avvenga rispettando le procedure di sicurezza e di prevenzione;
- che i collegamenti tra nave/piattaforma e oleodotti siano corrette;
- che i DPI del personale di bordo nave siano adeguati e correttamente indossati;
- il regolare ormeggio della nave che dovrà essere comunicato al pilota/i a bordo per la comunicazione di fine ormeggio;
- durante l'intera durata di permanenza della nave all'ormeggio, le condizioni di ormeggio della stessa;
- che le pressioni e le rate di pompaggio siano adeguate alle caratteristiche delle attrezzature (manichette, valvole, tubazioni, ecc.);
- che i collegamenti (nave/pontile) siano stati effettuati in maniera regolare, in modo da garantire una corretta carica/scarica dei prodotti sulle linee predisposte;
- che le condizioni meteo-marine siano adeguate all'esecuzione sicura delle operazioni e nel rispetto delle Ordinanze emesse dalla Capitaneria di Porto;
- che, a fine scarica, si provveda al corretto stacco delle manichette dai *manifold* nave;
- che la fase di disormeggio sia condotta in sicurezza.

5. Il *Loading Master* deve, altresì, assicurarsi che:

- le attrezzature da utilizzare per il trasferimento dei prodotti da nave a tubazioni piattaforma siano in sicurezza (sistemi di sicurezza funzionanti, stacchi rapidi funzionanti, assenza di danni o anomalie delle manichette e dei relativi sistemi di movimentazione);

- i collegamenti (pontile/*manifold* nave) siano eseguiti in modo da rispettare le norme di sicurezza, nonché l'assenza di perdite e che i sistemi di prevenzione di sversamenti a mare siano correttamente installati e controllati;
 - le operazioni di movimentazione delle stringhe di manichette e i collegamenti a bordo nave siano svolte in maniera corretta;
 - tutte le attrezzature della nave siano efficienti e che le procedure di impiego delle stesse siano sufficienti a soddisfare i criteri minimi di sicurezza;
 - vi sia completa rispondenza tra quanto indicato nei *Vessel Acceptance Criteria* e i controlli eseguiti sulla nave;
 - i sistemi di ormeggio (cavi, freni, etc.) siano in buon stato d'uso e manutenzione;
 - la gru della nave sia perfettamente funzionante e che vi sia idonea comunicazione tra l'equipaggio della nave, l'Operatore specializzato a bordo nave e quello sulla piattaforma;
 - siano predisposte e verificati i contenuti delle *check list* di controllo, relative a tutto il ciclo delle operazioni commerciali.
6. Al termine delle operazioni commerciali, il *Loading Master* deve provvedere a redigere il *Vessel Performance Report*. Successivamente, il *Loading Master* informa il Pilota di servizio e comunica la prontezza della nave al disormeggio, nel rispetto di quanto stabilito nel Tavolo Tecnico giornaliero. Le operazioni di disormeggio possono essere avviate solo quando tutte le manichette sono disconnesse dalla nave.

Articolo 69

(Modalità di verifica delle manichette flessibili, adibite al trasporto di prodotti petroliferi e/o petrolchimici, biodiesel e oli vegetali destinati ad uso energetico)

Per tutti i Terminal che svolgono operazioni di movimentazione di prodotti petroliferi, petrolchimici, *biodiesel* e oli vegetali destinati ad uso energetico nell'ambito del Compartimento Marittimo di Savona - mediante l'utilizzo di manichette flessibili - si rimanda a quanto previsto dall'Ordinanza n. 101 in data 15 luglio 2021 (**ALL. CC**), che detta specifiche norme sulle modalità di collaudo delle stesse prima della messa in esercizio e di svolgimento delle relative verifiche periodiche.

Articolo 70

(Caricazione e scarica di prodotti liquidi)

1. Nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure, le navi cisterne che effettuano operazioni di caricazione/scarica di prodotti liquidi sono soggette agli accertamenti come previsti dal successivo articolo 71.
2. È comunque fatto obbligo all'Agenzia Marittima Raccomandataria della nave di comunicare alla Capitaneria di Porto di Savona (so.cpsavona@mit.gov.it), con un preavviso di almeno 72 ore o al momento dell'acquisizione della notizia di arrivo della

nave, il piano di carico della stessa, specificando:

- a) nome chimico, nome commerciale e numero IMO (qualora applicabile) del prodotto trasportato per ciascuna delle cisterne della nave;
 - b) in caso di partenza di cisterne vuote all'arrivo della nave, il nome chimico dell'ultimo prodotto trasportato.
3. Le suddette informazioni dovranno essere confermate e inoltrate contestualmente alla prevista comunicazione di accosto.
 4. Sulla base delle informazioni di cui sopra, la Capitaneria di Porto si riserva di effettuare gli accertamenti di sicurezza ritenuti necessari, a prescindere dalla classificazione del prodotto, eventualmente avvalendosi anche di soggetti tecnici istituzionalmente preposti.

Articolo 71

(Verifiche da parte del Consulente Chimico di Porto)

1. Per le navi dirette ai Terminal autorizzati alla movimentazione di prodotti con punto di infiammabilità $< 60^{\circ} \text{C}$ ed aventi cisterne contenenti in sbarco od in transito o previste caricare prodotti liquidi con punto di infiammabilità $< 60^{\circ} \text{C}$ (rientranti nella classe IMO 3, incluse acque di lavaggio contenenti ex prodotti aventi punto di infiammabilità $< 60^{\circ} \text{C}$), le cisterne del carico devono essere idoneamente inertizzate ed i controlli in tal senso sono effettuati dal Consulente Chimico di Porto. In caso di cisterne vuote che abbiano contenuto come ultimo carico un prodotto liquido con punto di infiammabilità $< 60^{\circ} \text{C}$, il controllo del Consulente Chimico è volto ad accertare lo stato di gas free od inertizzazione delle stesse.
2. Per le navi dirette ai Terminal non autorizzati alla movimentazione di prodotti con punto di infiammabilità $< 60^{\circ} \text{C}$, nel caso di cisterne vuote che abbiano contenuto come ultimo carico un prodotto liquido con punto di infiammabilità $< 60^{\circ} \text{C}$ (rientrante nella classe IMO 3) il controllo del Consulente Chimico è volto ad accertare lo stato di gas free delle stesse
3. I suddetti controlli da parte del Consulente Chimico di Porto sono svolti all'arrivo della nave in rada o comunque prima dell'ammissione all'ormeggio, previa consultazione con la Sala Operativa di questa Capitaneria di Porto (tel. diretto: 019 806476)
4. La nave sarà ammessa all'ormeggio presso i previsti punti di accosto, previo rilascio del "Certificato di non pericolosità" da parte del Consulente Chimico di Porto.

Articolo 72

(Oli lubrificanti, prodotti liquidi non pericolosi e petrolio greggio)

1. Le navi destinate all'ormeggio presso i Terminali del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure e trasportanti oli lubrificanti od altri prodotti non rientranti nella classe IMO

- 3 non sono soggette, per le cisterne interessate da tale carico, ad accertamenti di sicurezza relativamente al contenuto di gas infiammabili/esplosivi.
2. Analogamente, le navi destinate all'ormeggio presso i Terminali petroliferi del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure trasportanti petrolio greggio non sono soggette, per le cisterne interessate da tale carico, ad accertamenti di sicurezza relativamente al contenuto di gas infiammabili/esplosivi, fatto salvo l'obbligo a carico del Comando di bordo di procedere all'inertizzazione delle cisterne prima dell'arrivo della nave in rada.
3. La rispondenza dei prodotti da movimentare presso i Terminali petroliferi del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure alle caratteristiche di oli lubrificanti e petrolio greggio dovrà essere comunicata alla Capitaneria di Porto di Savona (so.cpsavona@mit.gov.it) dai singoli terminalisti, anche per il tramite delle Agenzie Marittime Raccomandatarie.

Articolo 73 **(Prescrizioni in materia di sicurezza)**

Sulla base delle informazioni fornite dai Terminalisti, la Capitaneria di Porto di Savona si riserva di effettuare gli accertamenti di sicurezza ritenute necessari, a prescindere dalla classificazione dei prodotti, anche eventualmente avvalendosi di soggetti tecnici istituzionalmente preposti.

Articolo 74 **(Bettoline)**

Ai fini delle prescrizioni di sicurezza da eseguire, la sosta in porto e/o in rada delle navi cisterne che effettuano servizi di rifornimento carburanti alle navi che scalano il porto di Savona - Vado Ligure, secondo quanto previsto dalla vigente normativa in materia di accosti e bunkeraggio, qualora scariche o parzialmente scariche:

- a) non sono soggette a ispezione da parte del Consulente Chimico di Porto, quando abilitate solo al trasporto di prodotti di Categoria "C", ai sensi del Decreto del Ministero dell'Interno in data 31 luglio 1934;
- b) quando abilitate al trasporto di prodotti di Categoria "A" e "B", ai sensi del Decreto del Ministero dell'Interno in data 31 luglio 1934 e trasportino prodotti di Categoria "C", il Comandante, o il Raccomandatario Marittimo della nave, deve comunicare alla Capitaneria di Porto di Savona gli ultimi tre tipi di carico trasportati; qualora fra questi vi siano prodotti di Categoria "A" o "B", la Capitaneria di Porto si riserva di effettuare gli accertamenti di sicurezza ritenuti necessari, eventualmente avvalendosi anche di soggetti tecnici istituzionalmente preposti.

Capo II

OPERAZIONI DI CARICO, SCARICO E TRASBORDO PER LE NAVI PORTA RINFUSE

Articolo 75 (Generalità)

In conformità a quanto previsto dal D.M. 22 luglio 1991 e s.m.i. nel porto di Savona – Vado Ligure, le operazioni di imbarco e sbarco di carichi solidi alla rinfusa sono sottoposte alla vigilanza dell'Autorità Marittima, la quale, su istanza della parte interessata all'operazione, autorizza l'imbarco e/o concede il proprio nulla-osta allo sbarco. La disciplina inerente tali operazioni è contenuta nell'ordinanza n.8 datata 20 gennaio 2025 (ALL. DD).

Articolo 76 (Carichi solidi alla rinfusa)

Il trasporto di carichi solidi alla rinfusa deve essere effettuato in conformità con le prescrizioni del codice IMSBC come disciplinato all'articolo 1 del Titolo I dell'ordinanza n.8 datata 20 gennaio 2025.

Articolo 77 (Autorizzazione all'imbarco e nulla osta allo sbarco)

Le disposizioni inerenti all'autorizzazione, l'imbarco e nulla osta allo sbarco dei carichi solidi alla rinfusa sono disciplinate dal Titolo I dell'ordinanza n.8 datata 20 gennaio 2025.

Articolo 78 (Disposizioni particolari per l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di carbone)

Le disposizioni inerenti all'imbarco, il trasporto e lo sbarco di carbone sono disciplinate dal Titolo II dell'ordinanza n.8 datata 20 gennaio 2025.

Articolo 79 (Disposizioni sui fanghi di dragaggio)

Le procedure per l'ammissione al trasporto marittimo di fanghi di dragaggio con umidità superiore al TML sono disciplinate dal Titolo III dell'ordinanza n.8 datata 20 gennaio 2025.

Articolo 80 (Disposizioni particolari al trasporto di granaglie alla rinfusa)

Le disposizioni inerenti il trasporto di granaglie sono disciplinate dal Titolo IV dell'ordinanza n.8 datata 20 gennaio 2025.

Articolo 81 (Disposizioni particolari per operazioni di merci fumigate alla rinfusa)

Le disposizioni inerenti alle operazioni di imbarco, sbarco e movimentazione di merci fumigate, caricate alla rinfusa nelle stive delle navi sono disciplinate dal Titolo V dell'ordinanza n.8 datata 20 gennaio 2025.

Articolo 82
(Operazioni di allibo di rinfuse solide)

Le disposizioni inerenti alle operazioni di allibo di rinfuse solide sono disciplinate dal Titolo VI dell'ordinanza n.8 datata 20 gennaio 2025.

TITOLO V
OPERAZIONI DI IMBARCO E SBARCO PER NAVI RO-RO DA PASSEGGERI

Capo I
NORME GENERALI DI SICUREZZA

Articolo 83
(Disciplina)

1. Le disposizioni del presente Titolo si applicano alle navi Ro-Ro da passeggeri (di seguito anche "nave Ro-Ro"), così come definite dall'articolo 1 del Decreto Legislativo n. 45 in data 4 febbraio 2000, in attuazione della Direttiva 98/18/CE.
2. Di norma l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri dalle navi Ro-Ro devono avvenire, salvo che per i conducenti di autoveicoli, attraverso percorsi dedicati. Per percorso dedicato si intende un percorso che non coincida in alcun modo con i locali garage. Qualora il percorso dedicato preveda l'utilizzo di uno scalandrone (o scala reale) di dotazione dell'unità, detta attrezzatura deve essere riconosciuta idonea allo scopo dall'Amministrazione di bandiera della nave Ro - Ro. Nel caso in cui sia fornita dal Terminalista, l'idoneità deve essere riconosciuta a norma di legge.
3. Se la nave Ro-Ro non risulta in grado di utilizzare i sopracitati percorsi, l'imbarco/sbarco dei passeggeri può avvenire attraverso la rampa normalmente adibita alla movimentazione dei veicoli, alle seguenti condizioni:
 - a) il tragitto seguito dai passeggeri, all'interno dei locali garage, per raggiungere le porte di accesso alle zone passeggeri (e viceversa), deve essere chiaramente indicato mediante segnaletica di colore giallo tracciata sul ponte; tale tragitto deve essere esente da pericoli, mantenuto sempre libero da ingombri e convenientemente illuminato;
 - b) deve essere sospeso l'imbarco e lo sbarco degli autoveicoli, qualora i ventilatori dei locali garage fossero in avaria, anche momentanea;
 - c) l'imbarco/sbarco dei passeggeri deve avvenire in tempi differenti rispetto all'imbarco/sbarco dei veicoli, a meno che la nave non sia dotata di una rampa separata per i passeggeri o di percorso opportunamente transennato.

Articolo 84

(Norme di comportamento)

1. Le procedure relative all'imbarco e allo sbarco dei passeggeri e dei veicoli stradali, ivi comprese le informazioni verbali e scritte da fornire ai passeggeri di ogni singola nave traghetto (o gruppo di navi gemelle), devono essere approvate dalla Società Armatrice e raccolte in apposito fascicolo da conservare fra la documentazione della nave.
2. Il Comandante od altra persona di fiducia deve curare che il collegamento nave-terra realizzato mediante lo scalandrone od altra struttura sia effettuato e mantenuto in sicurezza; il transito delle persone sarà consentito allorché questi abbia accertato che detta attrezzatura sia convenientemente posta in opera.
3. I cavi di ormeggio non devono interferire con lo scalandrone od altra struttura di transito nave/terra.
4. A cura del Comandante del traghetto deve essere garantita una idonea illuminazione della rampa per l'imbarco/sbarco dei veicoli, nonché dello scalandrone (o scala reale) o altra struttura destinata all'imbarco/sbarco delle persone.
5. Il Comandante della nave in partenza impartirà l'ordine di lasciare o recuperare i cavi di ormeggio solo successivamente alla rimozione/recupero dello "scalandrone" od il distacco della struttura di transito nave/terra per le persone.
6. Il responsabile della sicurezza del Terminal, oltre a quanto prescritto dai precedenti articoli, deve attuare (e verificarne il rispetto) tutte le misure di prevenzione degli incidenti all'interno delle aree in concessione, e da e per i varchi portuali, ponendo particolare cura nel determinare le prescrizioni inerenti:
 - a) le distanze di sicurezza dai cavi di ormeggio in tensione;
 - b) la delimitazione delle aree (con appropriata indicazione delle canalizzazioni per gli imbarchi/sbarchi di passeggeri, della segnaletica, degli ostacoli e dell'illuminazione prevista);
 - c) le distanze minime per il transito in sicurezza dal ciglio delle banchine.
7. Il conteggio e la registrazione dei passeggeri devono avvenire nel rispetto della normativa vigente.

TITOLO VI

OPERAZIONI DI IMBARCO, SBARCO, TRASBORDO E TRANSITO DELLE MERCI PERICOLOSE IN COLLI

Capo I

NORME GENERALI DI SICUREZZA

Articolo 85 **(Generalità)**

Nel rispetto della normativa di settore vigente, le merci pericolose ammesse al trasporto marittimo sono quelle elencate nel Codice IMDG (*International Maritime Dangerous Goods Code*) ovvero quelle espressamente autorizzate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Articolo 86 **(Documentazione per navi adibite al trasporto di merci pericolose)**

Tutte le navi adibite al trasporto di merci pericolose devono essere in possesso della certificazione prevista dalla normativa internazionale e nazionale in vigore.

Articolo 87 **(Rispondenza dei veicoli stradali)**

I veicoli stradali devono essere in possesso di un documento attestante la rispondenza al punto 5 della Risoluzione IMO A. 581(14), come emendata, rilasciato dall'Amministrazione del Paese di immatricolazione - ovvero da organismi autorizzati dalla stessa - oppure dal costruttore.

Articolo 88 **(Autorizzazione all'imbarco e trasporto o nulla osta allo sbarco)**

1. Le procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (*transshipment*) delle merci pericolose sono approvate e rese esecutive con il Decreto Dirigenziale n. 303 del 7 aprile 2014 e successive modifiche ed integrazioni.
2. In particolare, le procedure previste dal Decreto in parola si applicano alle operazioni di imbarco, trasporto, sbarco e al reimbarco su altre navi (*transshipment*) che si effettuano nei porti italiani per quanto attiene le merci pericolose in colli e in unità di trasporto del carico, e non si applicano alla sosta e alla movimentazione delle merci pericolose all'interno delle aree portuali e a terra.
3. Le procedure per ottenere l'autorizzazione all'imbarco e/o in nulla osta allo sbarco sono disciplinate dal Decreto Dirigenziale di cui sopra, in particolare le istanze devono essere

presentate all'Autorità Marittima solo ed esclusivamente attraverso il sistema informatico PMIS, così come disciplinato dall'Ordinanza n. 61 in data 11 maggio 2021.

4. Al fine di agevolare il pronto svolgimento delle operazioni commerciali, qualora la documentazione a corredo dell'istanza sia completa, l'Autorità Marittima può rilasciare l'autorizzazione all'imbarco e trasporto o il nulla osta allo sbarco, anche se la nave non è ancora presente in porto.

Articolo 89 **(Esplosivi - Classe 1)**

1. Ferme restando le disposizioni indicate nel D.P.R. n. 134 del 6 giugno 2005 (articolo 17 e seguenti), nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure, non è consentito l'imbarco, lo sbarco e il transito degli esplosivi appartenenti al gruppo di compatibilità "A" e "L".
2. Gli esplosivi non possono sostare nelle aree portuali, con eccezione della Classe 1.4, nei limiti e nelle aree previste dall'Ordinanza n. 1 in data 15 Gennaio 2007 e successive modificazioni dell'Autorità di Sistema Portuale (riferita all'impianto portuale denominato "Reefer Terminal"), nonché dal Decreto n. 1627 in data 11 dicembre 2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (riferito all'impianto portuale denominato "Vado Gateway").
3. Gli esplosivi affluiscono e defluiscono direttamente dal varco portuale alla nave (e viceversa) per l'imbarco e sbarco diretto. Nel caso di sbarco, entro il termine massimo di un'ora dall'arrivo della nave all'ormeggio, le merci di Classe 1 devono lasciare il porto seguendo la via più diretta verso il varco. In caso di imbarco, entro il termine massimo di un'ora, la nave deve lasciare il porto.

Articolo 90 **(Radioattivi - Classe 7)**

L'eventuale ormeggio di navi trasportanti materiali radioattivi è stabilito - di volta in volta - dall'Autorità Marittima.

Articolo 91 **(Zone di ormeggio)**

1. Le navi che devono imbarcare/sbarcare/trasbordare o che trasportano rilevanti quantità in transito (superiore a 10 tonnellate) di merci pericolose appartenenti alle Classi 2 (gas infiammabili) e 3 (liquidi infiammabili) possono ormeggiare ed effettuare le operazioni commerciali esclusivamente nelle zone stabilite - di volta in volta - dall'Autorità Marittima.
2. È stabilito - di volta in volta - dall'Autorità Marittima anche l'ormeggio per le navi che devono imbarcare/sbarcare/trasbordare rilevanti quantità di merci pericolose

appartenenti alle Classi 4.2 (materie solide o liquide spontaneamente infiammabili), 4.3 (materie solide o liquide che a contatto con l'acqua sviluppano gas infiammabili) e 5.2 (perossidi organici).

3. Le navi che devono imbarcare, sbarcare o che trasportano in transito merci pericolose, con esclusione delle merci appartenenti alla Classe 1 (esplosivi) e 7 (radioattivi), possono ormeggiare anche alla banchina sud del porto di Vado Ligure, a condizione che all'interno del bacino portuale non siano ormeggiate navi passeggeri impegnate in operazioni di imbarco e sbarco o con passeggeri in transito.
4. In caso di carichi particolarmente pericolosi per la loro natura ed entità, l'Autorità Marittima si riserva di adottare provvedimenti specifici per quanto riguarda la destinazione della nave ad un ormeggio di sicurezza o ritenuto tale.
5. L'Autorità Marittima dispone - di volta in volta - in relazione al livello di pericolosità delle merci e delle particolari situazioni ambientali, le prescrizioni da osservare durante la sosta delle navi di cui ai commi precedenti.

Articolo 92 **(Zone di stoccaggio)**

1. Le aree portuali da destinare al deposito di merci pericolose devono esser richieste, alla Autorità di Sistema Portuale, dalla Società, già autorizzata all'effettuazione delle operazioni portuali ex art. 16 L.84/94 che riguardano queste tipologie merceologiche, concessionaria di una porzione del territorio portuale idonea al tipo di attività.
2. Fermo restando quanto disciplinato dal precedente articolo, nel bacino portuale di Savona, le merci pericolose affluiscono e defluiscono direttamente dal varco portuale alla nave (e viceversa) per l'imbarco e sbarco diretto.
3. Nel bacino portuale di Vado Ligure, le merci pericolose possono essere stoccate secondo quanto stabilito dai provvedimenti emanati dalla locale Autorità di Sistema Portuale.

TITOLO VII

SERVIZIO DI RACCOLTA RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI

Capo I

NORME GENERALI

Articolo 93 **(Generalità)**

1. Tutte le navi, ad esclusione delle navi da guerra le quali si attengono alle disposizioni emanate dal Ministero della Difesa, così come previsto dall'articolo 3 comma 3 del Decreto Legislativo n. 197 in data 8 novembre 2021, a prescindere dalla bandiera e dalla stazza, che fanno scalo o operano nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure, sono tenute ad osservare le disposizioni di cui all'Ordinanza n. 49 in data 15 aprile 2025 (**ALL. EE**), inerente alle modalità di conferimento dei rifiuti.
2. I rifiuti prodotti dalle navi devono essere consegnati all'impianto portuale di raccolta rifiuti (*Port Reception Facility*), che effettua il servizio previa acquisizione di apposito provvedimento autorizzativo rilasciato dall'Autorità di Sistema Portuale, in qualità di Autorità competente.

TITOLO VIII
OPERAZIONI DI IMBARCO, SBARCO E TRASBORDO DI YACHT
Capo I
NORME GENERALI DI SICUREZZA

Articolo 94
(Generalità)

1. Nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure, le operazioni di imbarco, sbarco e trasbordo di yacht che debbano transitare dal mare, anche temporaneamente, sono soggette alla preventiva autorizzazione da parte dell'Autorità Marittima.
2. L'istanza per l'ottenimento della citata autorizzazione deve essere presentata almeno 24 ore prima dell'inizio delle operazioni e deve essere corredata da:
 - a) copia dell'assicurazione, valida sul territorio nazionale, di tutti i mezzi che transiteranno dal mare;
 - b) copia dei titoli che abilitano ogni Comandante di yacht alla conduzione dell'unità;
 - c) documentazione dello yacht attestante la registrazione dello stesso ovvero
 - d) l'autorizzazione alla navigazione temporanea (targa prova);
 - e) delega da parte dell'armatore alla conduzione dello yacht a favore del Comandante di cui alla precedente lettera b).

Firmato Digitalmente da/Signed by:
MATTEO LO PRESTI
In Data/On Date:
martedì 25 novembre 2025 14:22:28

REGOLAMENTO DI SICUREZZA E DEI SERVIZI MARITTIMI DEL COMPENSORIO PORTUALE DI SAVONA - VADO LIGURE (SV)	Rev. 02	Pagina 1 of 4
GLOSSARIO		

DEFINIZIONI E INFORMAZIONI

Ai fini del Regolamento, si intende per:

INDICE	DEFINIZIONE	
A	Autorità Marittima	CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA - Indirizzo: Lungomare Giacomo Matteotti, 4/b - 17100 - Savona; - Telefono: +39 019 856666; - E-mail: cpsavona@mit.gov.it; - PEC: cp-savona@pec.mit.gov.it.
	Autorità di Sistema Portuale (AdSP)	AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE Occidentale <i>Ufficio Territoriale di Savona</i> - Indirizzo: Palazzina BIC (ex OMSAV), Box 3 - 17100 - Savona; - Telefono: +39 019 85541; - E-mail: info@portsofgenoa.com; - PEC: ufficioterritoriale.sv@pec.porto.genova.it.
	Apparato radio VHF	Impianto, fisso o mobile, di comunicazione radiotelefonica ad onde metriche (VHF) per il servizio mobile marittimo, nel quale l'apparato ricetrasmittente sia conforme al D.P.R. 06 ottobre 199, n. 407 oppure conforme alla Direttiva CEE/99/05, a sua volta recepita con D.Lgs. 09 maggio 2001, n. 269 oppure di tipo omologato dall'attuale MiSE (Ministero dello Sviluppo Economico). In quest'ultimo caso, le apparecchiature devono essere conformi al D.Lgs. 04 dicembre 1992, n. 476, in materia di compatibilità elettromagnetica per gli apparecchi radiotrasmittenti. Tutti gli impianti sopra richiamati devono essere sottoposti a visita di collaudo iniziale.
B	Bacino portuale	Insieme degli specchi acquei compresi tra le strutture foranee portuali ubicate a Savona o a Vado Ligure. Il "bacino portuale di Savona", è delimitato a mare dalla linea ideale congiungente il fanale rosso posto sulla testata della "Banchina #34" e il fanale verde posto sul "Molo di sottoflutto". Il "bacino portuale di Vado Ligure", invece, è delimitato a mare dalla linea ideale

REGOLAMENTO DI SICUREZZA E DEI SERVIZI MARITTIMI DEL COMPENSORIO PORTUALE DI SAVONA - VADO LIGURE (SV)	Rev. 02	Pagina 2 of 4
GLOSSARIO		

		congiungente il fanale rosso posto sulla testata del “Molo di sopraflutto” e il fanale verde posto sullo spigolo sud-est della “Piattaforma multipurpose”. Rientrano nel bacino portuale di Vado Ligure anche il “Campo Boe” (attualmente in concessione alla “Sarpom S.r.l.”), lo specchio acqueo compreso tra il lato di levante della “Piattaforma del Terminal Vado Gateway” ed il “Pontile Transitorio Petroli” (attualmente in concessione alla Saar Dp Green S.r.l.).
	Banchina pubblica	Area demaniale pubblica retrostante il ciglio banchina, non assentita in Concessione e destinata alle operazioni portuali.
	Banchina in Concessione	Area demaniale pubblica retrostante il ciglio banchina assentita in Concessione e destinata alle operazioni portuali
C	Compensorio portuale di Savona - Vado Ligure (SV)	L'insieme dei bacini di Savona e Vado Ligure, comprensiva delle relative infrastrutture portuali, ovvero lo specchio acqueo racchiuso tra le dighe foranee, e le banchine/moli/aree ed altre attrezzature idonee e non all'attracco di navi o galleggianti, nonché dalla rada di Savona - Vado Ligure. (Spazi meglio descritti e identificati al Titolo II, Capo I del presente Regolamento).
	Ciglio banchina	Porzione pubblica di banchina prospiciente lo specchio acqueo, strumentale per l'ormeggio delle navi, costituita dal ciglio, dal parametro verticale e dalle rispettive bitte di ormeggio.
	Commissione Accosti	La Commissione Accosti è un organo collegiale in grado di coadiuvare il Comandante del porto nella predisposizione della disciplina generale degli accosti nonché nell'organizzazione minima dei servizi tecnico-nautici. Può valutare, anche in una composizione allargata, preventivamente i singoli accosti o gli accosti che presentano maggiori rischi o difficoltà, esaminando preventivamente anche le relative manovre.
N	Nave	Qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto o altro scopo, comprese le costruzioni senza immersione.
	Nave a vela	Qualsiasi nave mossa da vele (comprese le tavole da surf, i windsurf e similari), anche se possiede una macchina propulsiva, a condizione però che

REGOLAMENTO DI SICUREZZA E DEI SERVIZI MARITTIMI DEL COMPENSORIO PORTUALE DI SAVONA - VADO LIGURE (SV)	Rev. 02	Pagina 3 of 4
GLOSSARIO		

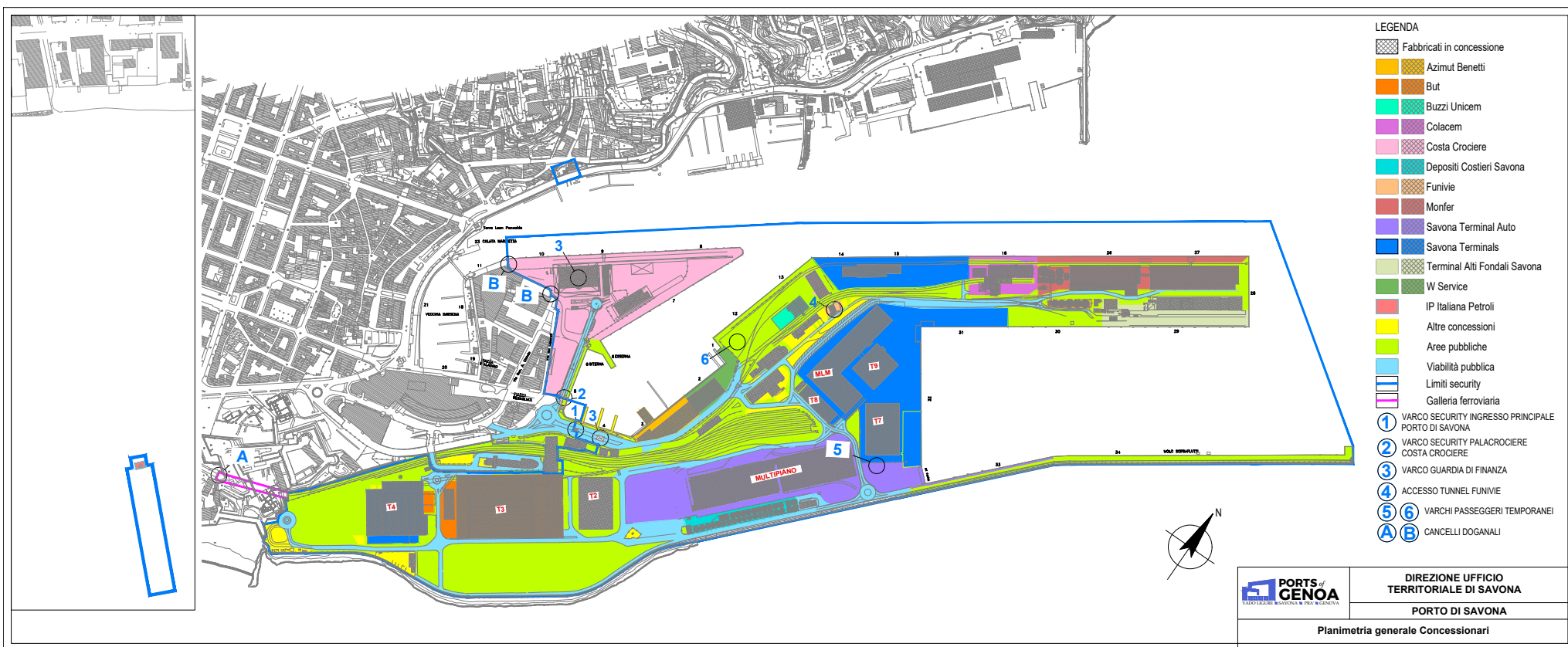
	Nave ostacolata dalla sua immersione	quest'ultima non sia utilizzata. Qualsiasi nave a propulsione meccanica che, in ragione della sua immersione e della profondità d'acqua e della larghezza disponibili delle acque navigabili, può difficilmente modificare la sua rotta.
P	Punto di fonda	Zone di mare, all'interno della rada, ove è consentito l'ancoraggio delle navi. I punti di fonda sono meglio identificati al Titolo II, Capo I del presente Regolamento.
	Punto di imbarco pilota (IP)	Porto di Savona: Il punto di coordinate LAT. 44°18',23 N, LONG. 008° 31',30 E. In relazione alle condizioni meteomarine in atto, il pilota può decidere un diverso punto di imbarco.
		Porto di Vado Ligure: Il punto di coordinate LAT.44°15',60 N, LONG. 008° 28',80 E. In relazione alle condizioni meteomarine in atto, il pilota può decidere un diverso punto di imbarco.
		Esclusivamente per le navi destinate al "Campo Boe": Il punto di coordinate 44° 15',60 N, LONG. 008° 30' E. In relazione alle condizioni meteomarine in atto, il pilota può decidere un diverso punto di imbarco.
	Punto di sbarco pilota (SP)	Il punto di sbarco del Pilota coincide, di massima, con punti di imbarco sopra dettati. Ad ogni modo, una volta che la nave è ritenuta in navigazione sicura, lo sbarco del Pilota può avvenire anche in diverso punto, stabilito - di volta in volta - dal Comandante dell'unità, di concerto con il Pilota di servizio.
R	Rada di Savona - Vado Ligure (SV)	Estensione di mare nelle immediate adiacenze delle strutture foranee dei bacini portuali di Savona e Vado Ligure, meglio descritta al Titolo II, Capo I del Regolamento.
S	SAVONA VTS	CENTRO VESSEL TRAFFIC SERVICE (VTS) CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA Raggiungibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7, ai seguenti recapiti: - Telefono: +39 019 856666 int. 255; - Telefono Sala Operativa: +39 019 806476; - Linea di emergenza: 1530; - VHF: Ch. 16 e 71.
U	Unità addette ai servizi portuali	Unità adibite ai servizi di pilotaggio, ormeggio, rimorchio, bunkeraggio, battellaggio, guardie ai fuochi, <i>security</i> portuale, ritiro rifiuti in genere, manutenzioni arredi portuali.

REGOLAMENTO DI SICUREZZA E DEI SERVIZI MARITTIMI DEL COMPENSORIO PORTUALE DI SAVONA - VADO LIGURE (SV)	Rev. 02	Pagina 4 of 4
GLOSSARIO		

	Unità da diporto	Ogni costruzione, di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione, destinata alla navigazione da diporto.
	Unità stanziale	Unità iscritta nelle Matricole o nei Registri delle Navi Minori e dei Galleggianti, tenuti dalla Capitaneria di porto di Savona o che abbia eletto porto base nel porto di Savona - Vado Ligure;
W	WGS '84 <i>(World Geodetic System 1984)</i>	Sistema di coordinate geografiche geodetico mondiale, basato su un ellissoide di riferimento elaborato nel 1984. Tutte le coordinate geografiche del presente Regolamento sono riferite a tale sistema

ELENCO ALLEGATI:

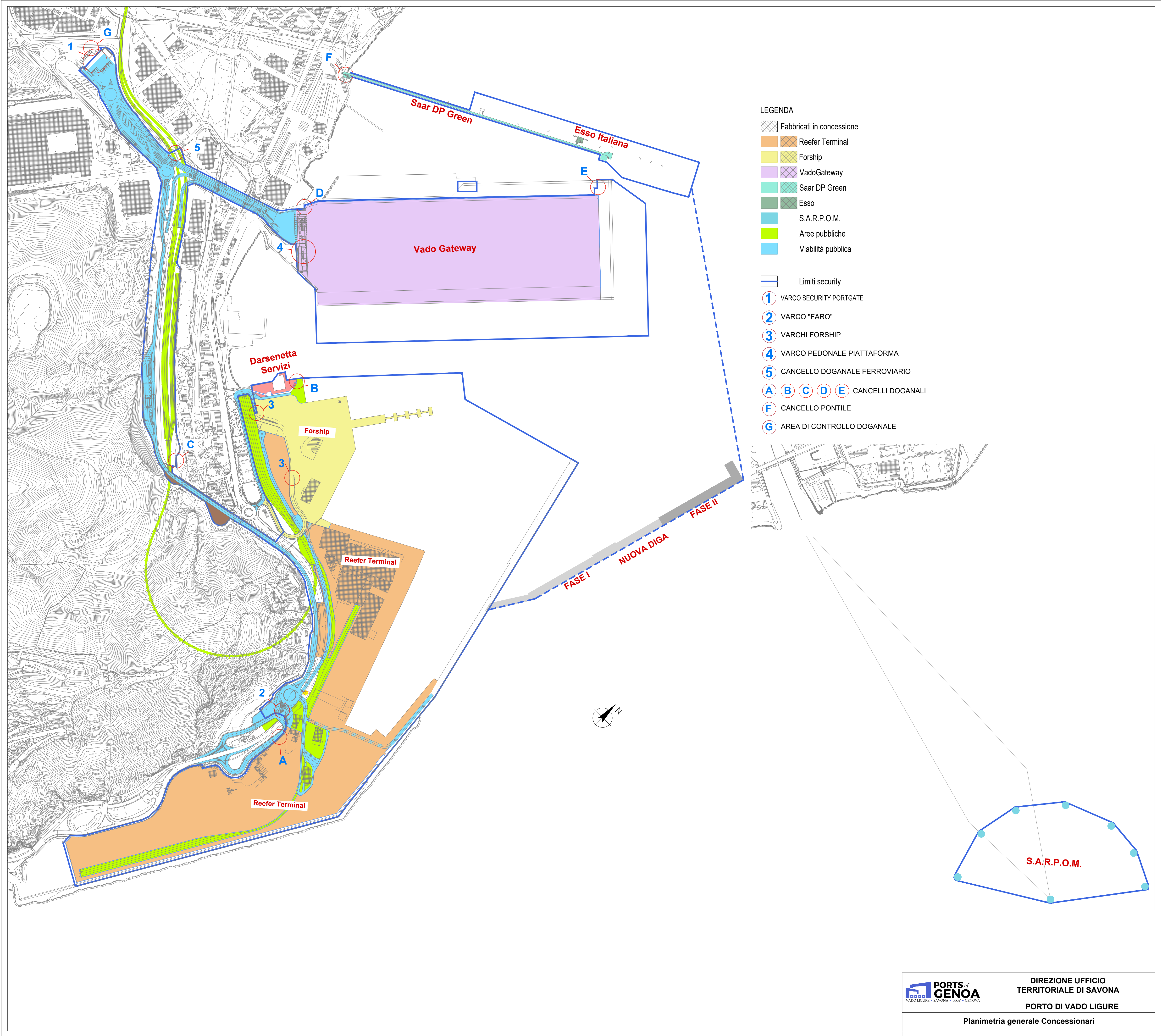
01. ALL. A.1 - PLANIMETRIA PORTO SAVONA
02. ALL. A.2 - RILIEVI BATIMETRICI SAVONA
03. ALL. A.3 - RILIEVI BATIMETRICI SAVONA ALTI FONDALI
04. ALL. B - PLANIMETRIA PORTO VADO LIGURE
05. ALL. C – RADA
06. ALL. D.1 - ZONA DI PRECAUZIONE
07. ALL. D.2 - ZONA 1-3-5 SAVONA
08. ALL. D.3 - ZONA 2-4 VADO LIGURE
09. ALL. E – ORD. 14-2017_DISCIPLINA AREA VTS
10. ALL. F - ORD. 39-2013_DIVIETI CONDOTTE
11. ALL. G - ORD. 70-2025_MANIFESTAZIONI SPORTIVE
12. ALL. H - ORD. 98-2025 - DISCIPLINA TUTELA AMBIENTE MARINO E COSTIERO
13. ALL. I - ORD. 61-2021_PMIS
14. ALL. L - ORD. 185-2025 LIMITI OPERATIVI TERMINAL
15. ALL. M - ORD. 23-2024_INTERDIZIONE CATEGORIA A
16. ALL. N - ORD. 275-2019_STAZIONAMENTO NAVI GNL
17. ALL. O - ORD. 152-2022_PRESCRIZIONI SOSTA NAVI GNL
18. ALL. P - ORD. 155-2004_LAVORI USO FIAMMA
19. ALL. Q - AREA VTS
20. ALL. R - REGOLAMENTO PILOTAGGIO
21. ALL. S - REGOLAMENTO RIMORCHIO
22. ALL. T - REGOLAMENTO ORMEGGIO
23. ALL. U - REGOLAMENTO BATTELLAGGIO
24. ALL. V.1 - REGOLAMENTO BUNKERAGGIO
25. ALL. V.2 - INTEGRAZIONE REGOLAMENTO BUNKERAGGIO
26. ALL. Z.1 - ORD. 27-2003_REGOLAMENTO SERVIZIO INTEGRATIVO ANTINCENDIO
27. ALL. Z.2 - ORD. 230-2012_INTERGRAZIONI ORD. 27-2003
28. ALL. AA - ORD. 303-2011_AVVISATORE MARITTIMO
29. ALL. BB.1 - CONSULENTE CHIMICO DI PORTO
30. ALL. BB.2 - CONSULENTE CHIMICO DI PORTO
31. ALL. CC - ORD. 101-2021_MANICHETTE
32. ALL. DD - ORD. 8-2025_DISCIPLINA CARICHI SOLIDI ALLA RINFUSA
33. ALL. EE - ORD. 49-2025_DISCIPLINA RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI

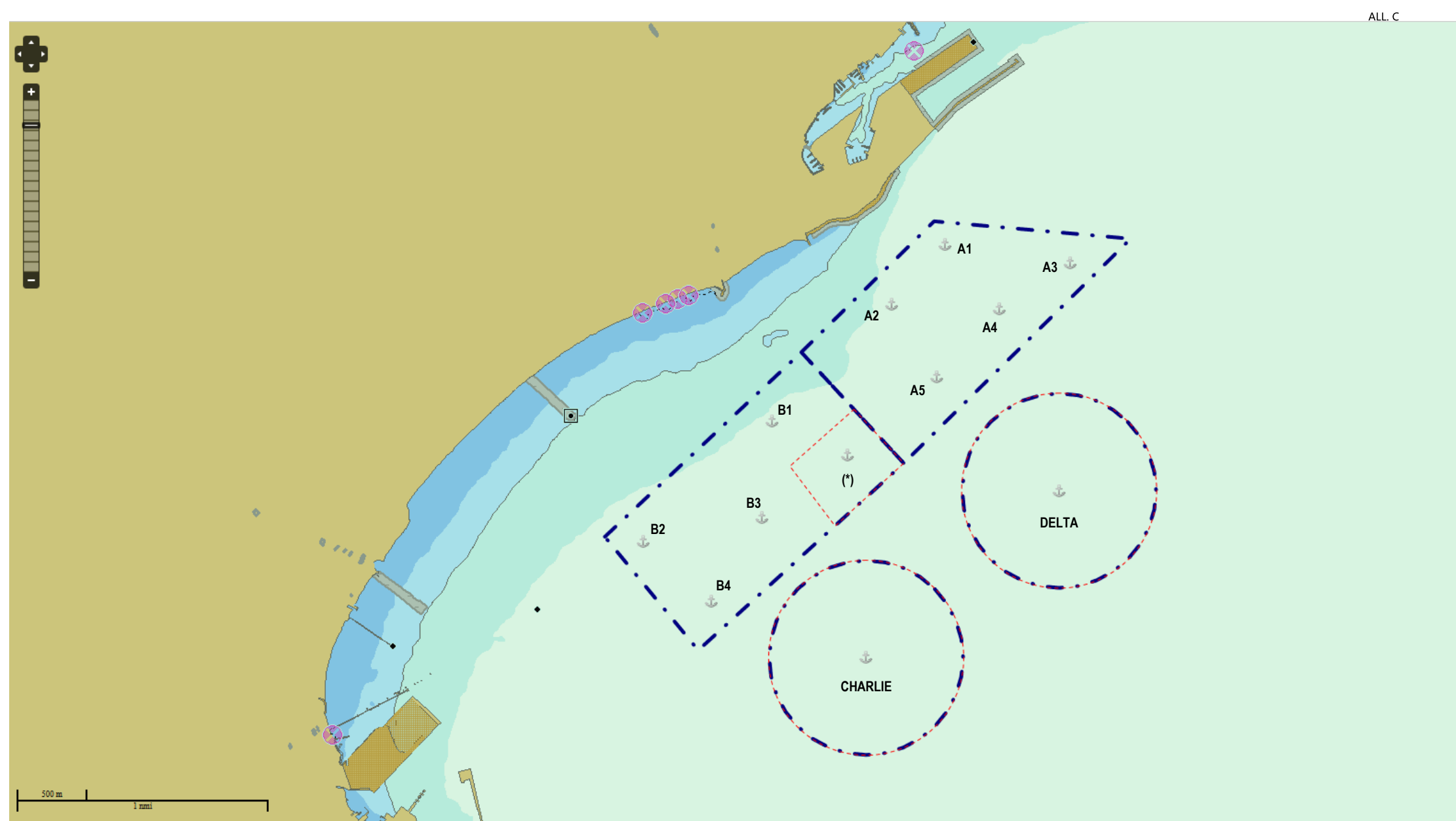




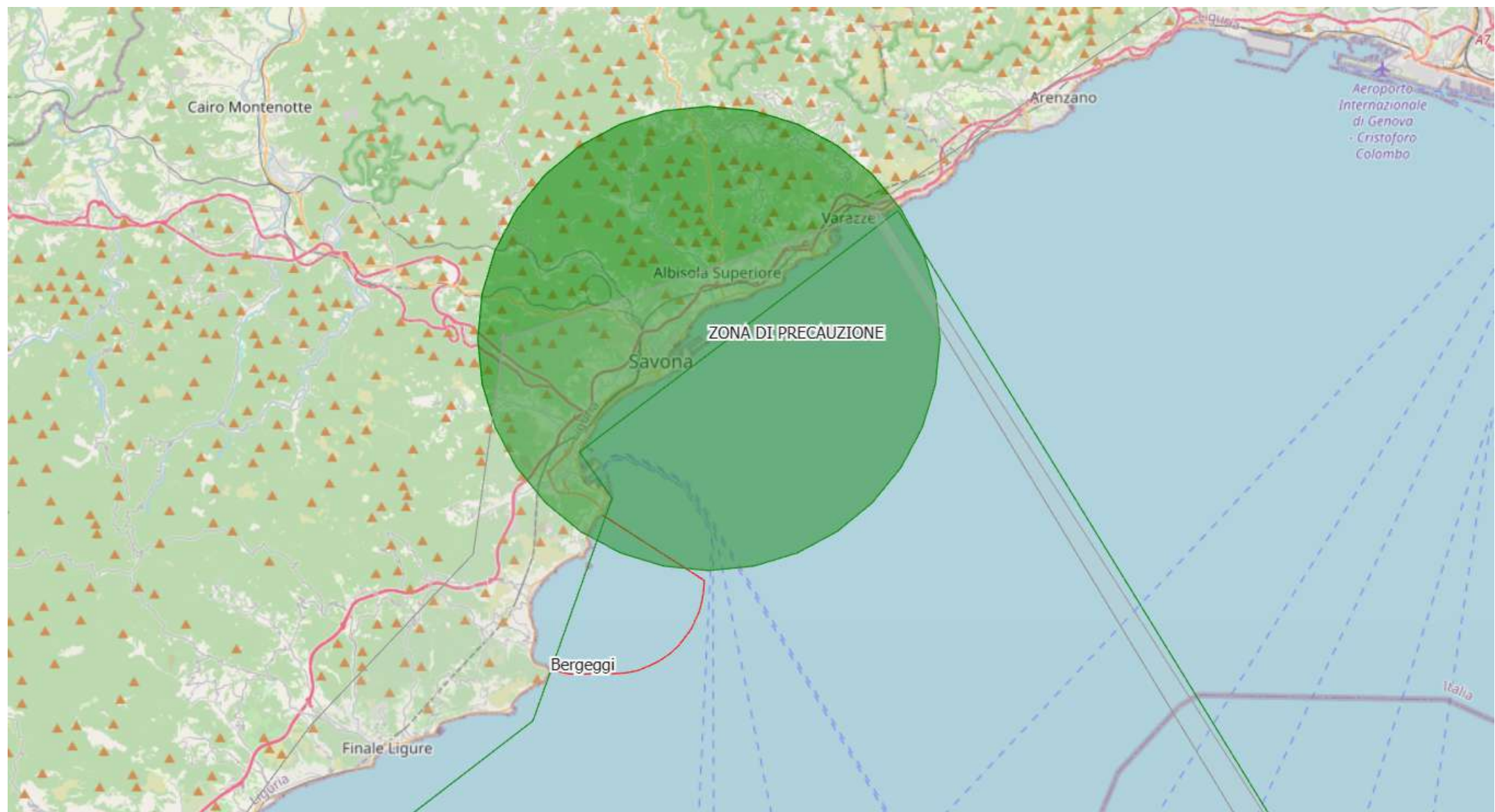
■ 2019 - Prot. interno del 13/02/2020 n. 4099I
■ 2023 - Prot. interno del 26/07/2023 n. 31244U
■ 2024 - Prot. interno del 05/06/2024 n. 26970U

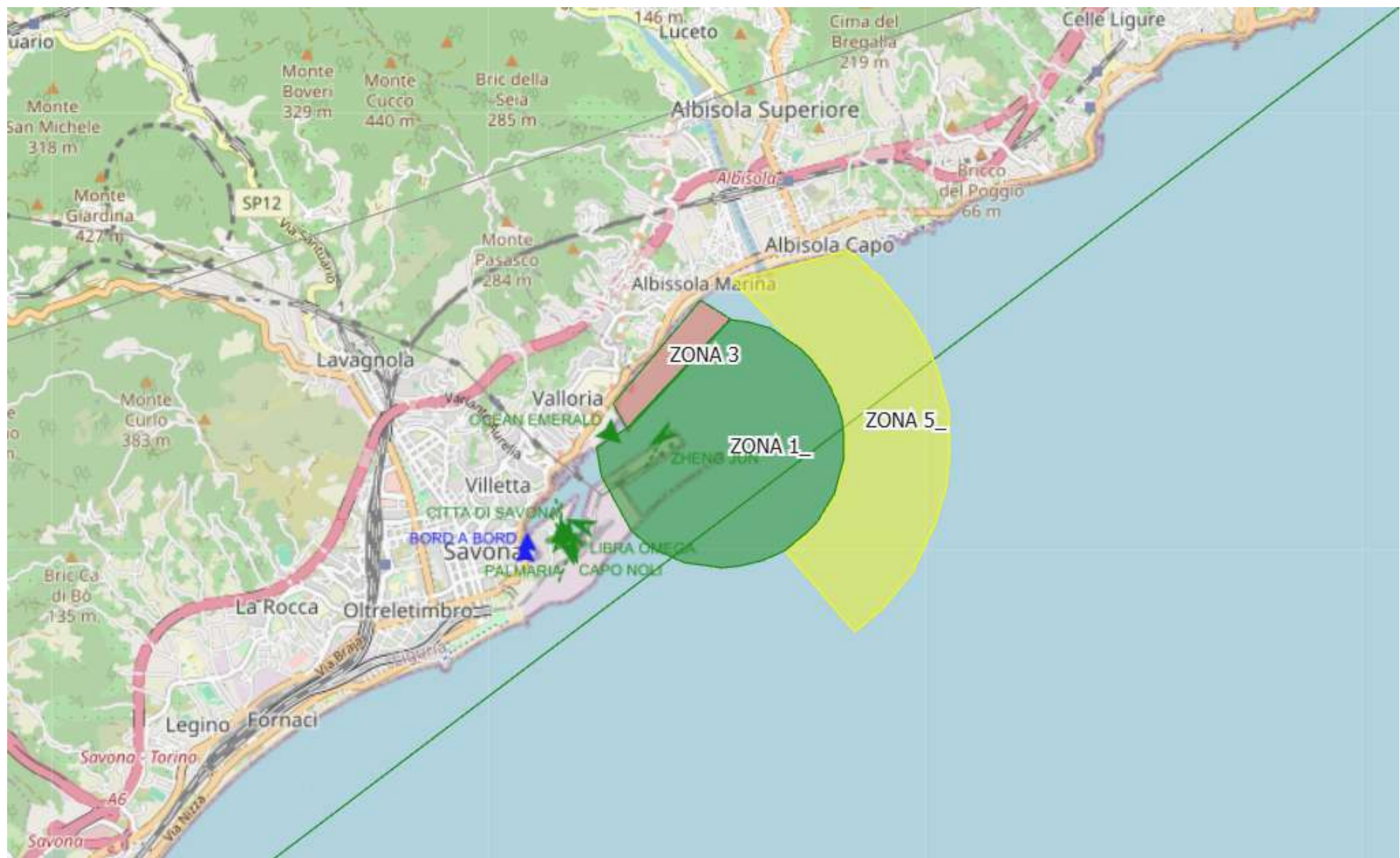


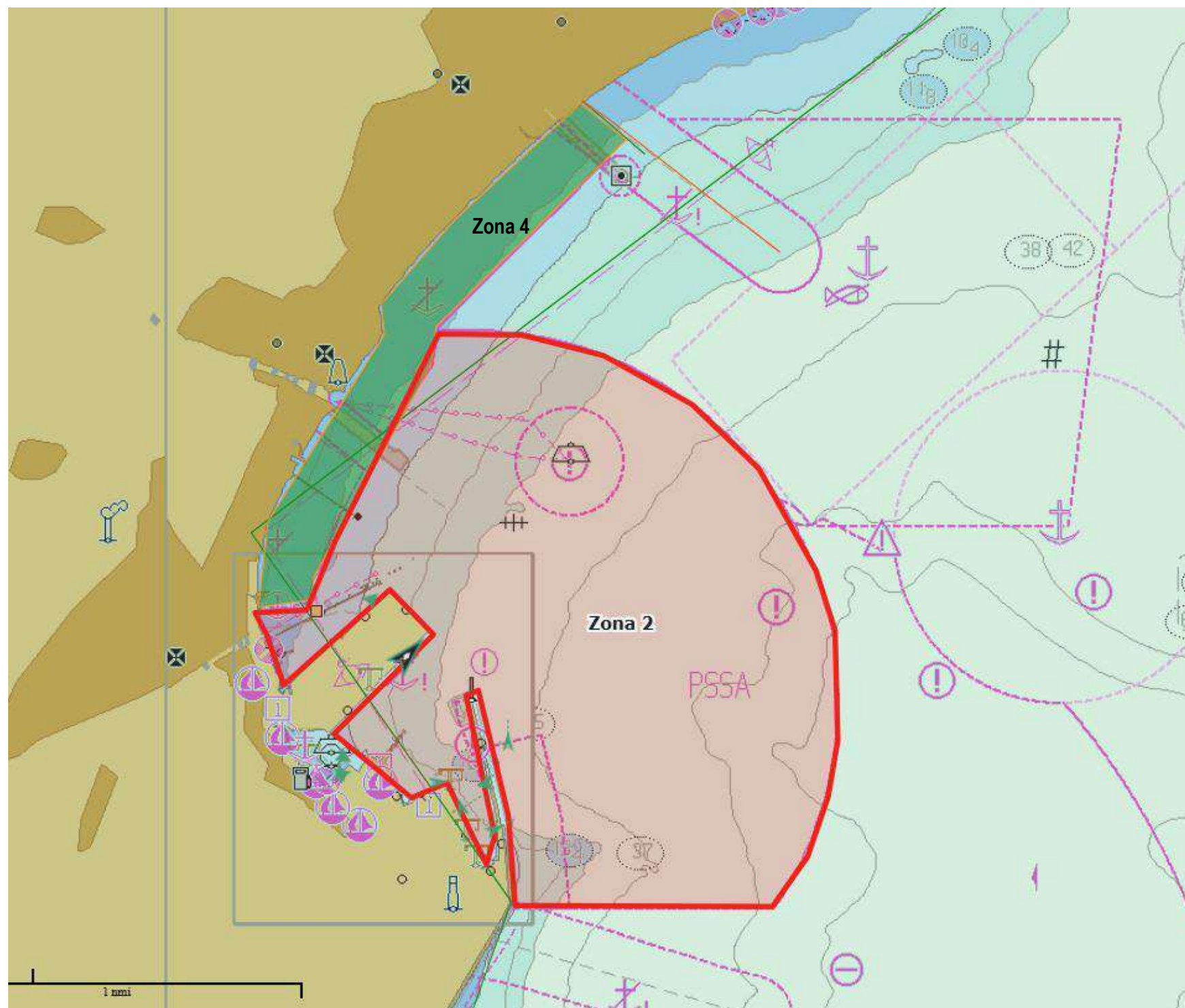




(*) Area interdetta per presenza relitti









MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Savona

ORDINANZA n. 14 /2017

“modifiche alle disposizioni concernenti la navigazione all'interno dell'area VTS di Savona, l'utilizzo della rada e del porto di Savona – Vado Ligure”

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del porto di Savona:

- VISTA la Circolare n. 23, serie II, Titolo “Polizia e Sicurezza dei Porti – Vigilanza Costiera” del 23 giugno 1994 dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione – Direzione Generale del demanio Marittimo e dei Porti;
- VISTO il Dispaccio prot. n. 83/51908/II in data 24 ottobre 1996 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto: Traffico unità mercantili - Piani assegnazione dei punti di fonda;
- VISTA la legge 27 dicembre 1977, n. 1085 - ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972;
- VISTA la propria Ordinanza n. 208/2016 in data 01/09/2016 con cui sono state date disposizioni concernenti la navigazione all'interno dell'area VTS di Savona, l'utilizzo della rada e del porto di Savona – Vado Ligure;
- CONSIDERATA la natura dei traffici che interessano il sistema portuale di Savona – Vado Ligure, con particolare riferimento al trasporto di passeggeri e a quello di idrocarburi;
- VISTO “Il regolamento locale per il servizio di pilotaggio nel Porto di Savona” approvato il 17 giugno 1991 dal direttore Marittimo della Liguria;
- VISTO Il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in vigore dal 1 luglio 2003, relativamente all'obbligatorietà del servizio di Pilotaggio nel Porto di Savona e Vado e Ligure;
- VISTO il Decreto Ministeriale 28 gennaio 2004 relativo alle “disposizioni attuative del sistema di controllo del traffico marittimo denominato Vessel Traffic Services (VTS);
- VISTO il Decreto Legislativo 19 agosto 2005 n.° 196 “Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all' istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale e successive modifiche e integrazioni;
- VISTO il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 aprile 2009 col quale è stata definita l'area VTS di Savona (come da stralcio di carta nautica in allegato) ed attivato il Centro di controllo del traffico marittimo dell'Area VTS di Savona, presso la Capitaneria di Porto di Savona, il cui identificativo di chiamata è “SAVONA TRAFFIC”;
- ATTESO che, in conformità alle linee guida emanate dall'IMO ed alle disposizioni di cui all'art.8 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n.196 e successive modifiche e integrazioni., l'Autorità VTS – Capitaneria di Porto di Savona, nel seguito denominata “**SAVONA TRAFFIC**” eroga, all'interno della propria area di giurisdizione i servizi di:
- a) informazioni;
 - b) assistenza alla navigazione;
 - c) organizzazione del traffico;
- allo scopo di:
- 1) incrementare la sicurezza e l'efficienza del traffico marittimo;
 - 2) favorire l'intervento delle autorità in caso di incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e soccorso;

Handwritten signature

- 3) fornire un ausilio per migliorare la prevenzione e l'individuazione dell'inquinamento causato dalle navi;

CONSIDERATO CHE le navi di stazza lorda pari o superiori alle 300 tonnellate e le unità da diporto di lunghezza fuori tutto pari o superiori ai 45 metri devono comunicare i propri dati prima dell'ingresso nell'Area VTS di Savona via radio sul canale 71 VHF, mantenendo il contemporaneo ascolto sul canale 16;

TENUTO CONTO altresì che è data facoltà al comandante della nave, previa comunicazione con SAVONA TRAFFIC, di fornire i dati di cui alla rapportazione attraverso le seguenti modalità:

- a) sistema AIS, utilizzando la funzione di breve messaggio testuale;
- b) messaggio preformattato, di cui all'Allegato 1 da inviare all'indirizzo di posta elettronica: so.cpsavona@mit.gov.it;

evitando in tal modo di appesantire il traffico in radiofonia e consentendo di ridurre i tempi delle comunicazioni;

VISTO il Decreto ministeriale 7 maggio 2007 Istituzione dell'area marina protetta denominata "Isola di Bergeggi";

VISTO il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 2 marzo 2012 con il quale sono state impartite misure generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili finalizzate alla protezione di aree sensibili nel mare territoriale per una fascia di mare estesa due miglia marine dal perimetro esterno dei parchi e delle aree protette nazionali;

VISTA l'Ordinanza n. 10/2012 che deroga il succitato decreto, secondo le modalità previste da quest'ultimo, al fine di garantire il transito in sicurezza delle navi dirette al porto di Vado Ligure e al campo boe SARPOM;

VISTO il D. Lgs. n. 4/2012 recante "Misure per il riassetto della normativa in materia di pesca e acquacoltura" e le vigenti disposizioni in materia di pesca;

VISTO il Regolamento di Sicurezza del Porto di Savona e Vado Ligure approvato con proprio decreto n.25/2014 in data 02.09.2014;

VISTA la propria ordinanza n. 17/1993 in data 26/04/1993 recante le norme relative alla navigazione delle navi cisterna lungo le coste del Circondario Marittimo di Savona;

VISTA la propria ordinanza n. 83/02 in data 29/7/2002 "procedure per l'atterraggio di unità HSC e superelevati";

VISTA la propria Ordinanza n. 103/2009 in data 14 novembre 2009 recante la disciplina degli accosti come modificata dall'ordinanza n. 48/2010 in data 19/03/2010, ove la rada è definita come la zona di mare adiacente il porto, che si estende sino ad un miglio dai punti più foranei delle dighe del porto di Savona, nel tratto compreso fra il Capo d'Albisola e l'Isola di Bergeggi;

VISTA la propria Ordinanza n. 01/2010 in data 20 gennaio 2010 recante le norme in materia di trasporto di prodotti liquidi alla rinfusa;

ACQUISITI i pareri della Corporazione Piloti, dell'Autorità Portuale di Savona ed il parere tecnico preventivo dell'Istituto Idrografico della Marina Militare;

VISTE le risultanze della campagna di ricognizione delle condotte fognarie sottomarine presenti nelle acque ricadenti sotto la giurisdizione di questo Circondario Marittimo, condotta dal "Consorzio di Depurazione delle Acque di Scarico del Savonese S.p.a.", società che opera nell'ambito di 15 comuni disposti lungo l'arco di costa di circa 45 km delimitabile tra il comune di Finale Ligure e il confine della Provincia di Savona con quella di Genova, che ha permesso di rideterminare, in maniera univoca, la posizione delle stesse;

VISTO il decreto 6 novembre 2015, recante modifiche al decreto 28 aprile 2009, recante «Definizione dell'area di controllo del traffico marittimo di Savona ed attivazione del relativo centro di controllo presso la Capitaneria di porto di Savona», in relazione al canale di lavoro VHF;

VISTE le proprie note prot. n.18744 in data 24 Novembre 2014, prot. n. 14797 in data 24 Settembre 2015 e prot. n. 6011 in data 12 Aprile 2016 riguardanti la prevenzione degli incidenti all'interno delle aree portuali/zone di mare interessate dall'applicazione del

presente provvedimento;

RITENUTO NECESSARIO aggiornare le vigenti disposizioni in materia di controllo del traffico marittimo per le aree di giurisdizione del VTS di Savona, sottolineando le novità, mantenendo un disciplinare unico che ricomprenda le prestazioni del servizio alle unità e l'assoggettamento delle stesse a norme dispositive contenute nel presente provvedimento, allorquando dette unità entrano nelle acque territoriali nazionali;

CONSIDERATO opportuno rendere maggiormente intellegibile l'ordinanza che disciplina l'utilizzo delle aree interessate dalle manovre in ingresso ed uscita delle navi mercantili, selezionando gli argomenti trattati secondo le specifiche esigenze dell'utenza direttamente interessata e rinviare ad altre Ordinanze per gli argomenti non direttamente attinenti;

VISTI gli artt. 17, 30, 62 e 81 del codice della navigazione e 59 524 del relativo Regolamento di esecuzione;

ORDINA

Titolo I

CAMPO DI APPLICAZIONE E NORME DI COMPORTAMENTO

Articolo 1

campo di applicazione

La presente ordinanza si applica a:

- a) unità mercantili di stazza lorda pari o superiore alle 300 gross tonnage;
- b) unità da diporto di lunghezza fuori tutto pari o superiore ai 45 metri, presenti nelle acque territoriali nazionali ricadenti nell'Area VTS di Savona, come definita dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 aprile 2009 citato in premessa, destinate o meno ai porti di giurisdizione.
- c) a tutte le navi, come definite dall'articolo 136 del codice della navigazione, comprese le unità da pesca e da diporto, per le parti non riguardanti l'adesione obbligatoria ai servizi di monitoraggio del traffico marittimo.

Sono escluse dalle prescrizioni di cui alla presente ordinanza le navi da guerra o adibite ai trasporti di truppe in uso governativo non commerciale.

Le coordinate indicate nella presente ordinanza e negli allegati sono riferite al Datum WGS 84.

Articolo 2

obblighi a carico delle navi

1. A tutte le unità è fatto obbligo di effettuare la navigazione con particolare cautela nella rada di Savona – Vado Ligure.
2. Alle unità dotate di apparato radio, all'interno delle acque territoriali nazionali ricadenti nell'area VTS di Savona, i cui limiti geografici sono riportati in allegato C, è fatto obbligo di:
 - a) assicurare l'ascolto continuo e contemporaneo in VHF, sui canali 16 e 71, stante le diverse funzioni attribuite alle predette frequenze;
 - b) controllare costantemente la propria posizione per poterla comunicare a richiesta di SAVONA TRAFFIC, come definita nelle premesse alla presente ordinanza;
 - c) prendere visione degli avvisi ai naviganti pertinenti la zona d'interesse;
 - d) rapportare immediatamente a SAVONA TRAFFIC:
 - 1) qualsiasi incidente che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza della nave e delle persone a bordo, come collisioni, incagli, disfunzioni o guasti, allagamento o spostamento del carico, eventuali difetti riscontrati nello scafo o cedimenti della struttura;
 - 2) qualsiasi incidente che comprometta la sicurezza della navigazione e delle persone a bordo, come guasti o difetti idonei ad alterare la capacità di manovra o la navigabilità della nave, qualsiasi avaria o disfunzione che alteri i sistemi di

- propulsione o la macchina di governo, le installazioni per la produzione di elettricità, le apparecchiature di navigazione o di comunicazione;
- 3) qualsiasi situazione potenzialmente idonea a provocare un inquinamento delle acque o del litorale, quale lo scarico o il rischio di scarico di sostanze inquinanti in mare;
 - 4) qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, contenitori o colli in mare;
 - 5) ogni altra informazione/notizia, rimessa al prudente apprezzamento del Comandante dell'unità, utile alla tutela degli interessi pubblici coinvolti che, in maniera diretta e/o di riflesso, possano incidere sulla sicurezza della vita umana in mare, sulla sicurezza della navigazione e sulla salvaguardia dell'ambiente marino;
3. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano anche alle navi alla fonda.

Titolo II

DISPOSIZIONI PER LE UNITA' SOGGETTE A RAPPORTAZIONE NAVALE, EX DIRETTIVA 2009/17/CE

Articolo 3 *zone di fonda*

1. La rada di Savona – Vado Ligure è suddivisa nelle seguenti aree di mare, descritte graficamente nell'allegato A (stralcio di carta nautica), nonché analiticamente nell'allegato B.

Zona Alfa: area di mare destinata all'ancoraggio delle navi da carico in attesa di attraccare in porto;

Zona Bravo: area di mare destinata prioritariamente all'ancoraggio delle navi cisterna in attesa di attraccare ai pontili petroliferi del porto;

Zona Charlie: area destinata all'ancoraggio delle seguenti unità, elencate in ordine di priorità decrescente:

- a. Petroliere attese al campo Boe SARPOM,
- b. Cisterne in arrivo ai pontili/terminali di Vado Ligure,
- c. Bettoline (qualora dotate di ancora e catena adeguate);
- d. Navi rinfusiere con prodotti di classe MHB o B;
- e. Altre unità.

Zona Delta : area adibita al medesimo uso della zona Charlie.

2. L'ancoraggio e la sosta delle navi mercantili è consentito esclusivamente all'interno delle zone di fonda sopra descritte;
3. Le unità cui è concesso l'ancoraggio hanno l'obbligo di lasciare lo specchio acqueo di fonda immediatamente, in autonomia ed in condizioni di sicurezza, in caso di arrivo di unità con priorità superiore, come stabilita al precedente punto 1.
4. Il transito all'interno delle zone di fonda è consentito:
 - a) alle navi ivi destinate;
 - b) alle navi destinate ai terminali ERG, PETROLIG, ESSO, SARPOM;
 - c) alle unità dei servizi portuali e/o delle Amministrazioni dello stato in ragione dei loro uffici.
5. In ogni caso il transito e la pesca, quando consentiti, non devono intralciare le attività della navi alla fonda e/o in procinto di ancorare/disancorare.
6. Come anche disciplinato nell'Ordinanza n. 39/2013 e successive modifiche ed integrazioni, all'interno delle zone di fonda **Alfa e Bravo** l'ancoraggio è vietato nei tratti di mare interessati dalla presenza di condotte sottomarine indicate su cartografia nautica ufficiale dello Stato, meglio descritte graficamente nell'allegato A (stralcio di carta nautica), nonché analiticamente nell'allegato B.
7. Tenuto conto:
 - a) della presenza di navi in ingresso/uscita/transito dai porti di Savona – Vado Ligure;
 - b) della presenza di zone/punti destinati all'ancoraggio delle navi;
 - c) della presenza, di terminali destinati all'espletamento di operazioni commerciali;

- d) della presenza di traffico, anche considerevole, specie durante il periodo estivo, di unità dedite al diporto e alla pesca o comunque non tracciate da SAVONA TRAFFIC.
è istituita una **Zona di precauzione** descritta graficamente nell'allegato A (stralcio di carta nautica), nonché analiticamente nell'allegato B.
8. Nell'attraversare la **Zona di precauzione** le unità debbono procedere con particolare prudenza ed osservare le specifiche norme previste di seguito.

Articolo 4

obblighi in fase di atterraggio

1. I Comandanti delle navi dirette presso il porto e/o la rada di Savona - Vado Ligure, o comunque in transito, un'ora prima dell'orario di previsto ingresso in rada o nella **zona di precauzione**, individuata al precedente articolo 3, devono comunicare a SAVONA TRAFFIC, sul canale VHF/FM 71, i seguenti dati:
- a) NOME NAVE
 - b) NOMINATIVO INTERNAZIONALE
 - c) BANDIERA
 - d) POSIZIONE
 - e) ROTTA
 - f) VELOCITA'
 - g) ORARIO DI PREVISTO ARRIVO
 - h) EVENTUALI AVARIE E/O Malfunzionamenti
 - i) TIPOLOGIA/QUANTITA' BUNKER E POSIZIONE DELLE CASSE BUNKER.
2. Per le unità HSC e per quelle con velocità superiore a 28 nodi, dirette nel porto di Savona/Vado Ligure, restano vigenti le particolari disposizioni impartite con l'ordinanza 83/02 citata in premessa;
3. Dal 1 giugno al 30 settembre compresi, di ogni anno, le navi cisterna che trasportino o abbiano trasportato nel corso del viaggio precedente prodotti liquidi alla rinfusa di cui all'Annesso I e II della MARPOL 73/78 e successive modificazioni, debbono transitare ad almeno 6 miglia dalla linea di costa.
4. Le suddette navi, quando dirette al Porto di Savona – Vado Ligure, possono navigare entro tale fascia purché con rotta perpendicolare alla costa.

Articolo 5

obblighi all'ingresso nelle zone

1. All'ingresso nelle zone definite al precedente articolo 3, i Comandanti delle navi devono comunicare, tramite canale 71 VHF/FM:
- a) POSIZIONE
 - b) ROTTA
 - c) VELOCITA'
 - d) DATI PILOTAGGIO (ORARIO IMBARCO PILOTA /EVENTUALE PILOTAGGIO VHF/ NON OBBLIGATORIETA')
2. Le navi in transito nelle acque del Compartimento Marittimo di Savona che durante la propria navigazione dovessero entrare nella **Zona di precauzione** devono invece comunicare:
- a) POSIZIONE
 - b) ROTTA
 - c) VELOCITA'
 - d) PROVENIENZA
 - e) DESTINAZIONE

- f) QUANTITA' E TIPOLOGIA DI CARICO/ N° PASSEGGERI
g) TIPOLOGIA/QUANTITA' BUNKER E POSIZIONE DELLE CASSE BUNKER.

Articolo 6

autorizzazione alla sosta in rada

1. All'atto dell'ingresso nelle zone definite al precedente articolo 3, o comunque appena possibile, il Comandante di nave, che intenda dare fondo, deve farne richiesta via radio su CH 71 a SAVONA TRAFFIC.
2. Il Comandante della nave, tempestivamente e comunque al termine della manovra, deve comunicare l'ora e le esatte coordinate del punto di fonda e le condizioni meteorologiche in atto.
3. I Comandanti di navi dirette nel porto di Savona / Vado non soggette a pilotaggio obbligatorio sono comunque tenuti ad acquisire le informazioni sugli eventuali movimenti in atto nel porto contattando, via radio, SAVONA TRAFFIC, sul canale 71. Si fa obbligo al pilota di servizio, che deve concordare con la nave, in fase di atterraggio, le manovre di ancoraggio/ormeggio, di riportare a SAVONA TRAFFIC le potenziali interferenze.

Articolo 7

disposizioni per le navi cisterna

1. L'istanza per la sosta in rada delle navi cisterna deve essere inoltrata per il tramite del raccomandatario della nave. Il Comandante deve indicare le ragioni per cui sia necessaria la sosta in rada. Per il rilascio dell'autorizzazione può essere acquisito il preventivo parere del chimico del porto.
2. Le unità cisterne che trasportano "crude oil" destinate ai terminal petroliferi, che intendono sostare alla fonda, devono far pervenire, tramite Agenzia raccomandataria, a questa Capitaneria di Porto e prima del loro arrivo in rada, le seguenti informazioni:
 - a) TIPOLOGIA DI CRUDE OIL TRASPORTATO
 - b) PERCENTUALE DI ACIDO SOLFORICO (H₂S)
3. Nell'eventualità che i parametri del prodotto trasportato siano tali da non garantire la totale assenza di emissione di miasmi dalle cisterne del carico, questa Capitaneria di porto non autorizzerà la sosta in rada e disporrà che l'unità rimanga in attesa navigando oltre le 5 miglia dalla costa.
4. Nel caso di sovrappressione delle cisterne durante la permanenza alla fonda nei punti autorizzati, il Comandante della nave deve portarsi oltre le 5 miglia, dandone immediata comunicazione a SAVONA TRAFFIC.
5. Prima della manovra di ormeggio l'unità deve comunque mettere in atto ogni precauzione per evitare che durante la permanenza al terminal di scarica, si verifichino problematiche di sovrappressione delle cisterne.
6. Le navi cisterna che hanno terminato le operazioni commerciali di carico ai terminal/pontili del porto di Savona – Vado e sono in attesa di ricevere la documentazione doganale, possono richiedere l'autorizzazione alla fonda con le modalità di cui al precedente articolo.
7. Per le unità in partenza, che siano vuote di carico ovvero parzialmente cariche, si applicano le disposizioni di cui ai punti da 1 a 4.
8. Le navi cisterna, come sopra autorizzate, possono sostare nel punto di fonda assegnato per un periodo di massima non superiore a settantadue ore, trascorso il quale devono:
 - a) accedere all'ormeggio operativo per eseguire le operazioni commerciali;
 - b) lasciare la rada e restare in attesa di ordini fuori dalle 5 miglia dalla costa;
 - c) richiedere una nuova autorizzazione alla sosta in rada con le modalità di cui all'articolo 6.1.
9. Per le operazioni di rifornimento effettuate in rada e per la sosta in rada delle bettoline si rimanda alla disciplina contenuta nella propria Ordinanza n. 113/2008 in data 13.10.2008 e successive modifiche.

Articolo 8

disciplina di utilizzo della rada

1. Durante la sosta in rada le navi debbono comunque essere pronte a muovere in qualsiasi momento, immediatamente, in autonomia ed in condizioni di sicurezza. Tutti i servizi di bordo devono essere mantenuti in condizioni di perfetta efficienza;
2. Tutte le navi in rada, ivi comprese quelle ormeggiate al campo boe, sono obbligate ad assicurare ascolto radio continuo sui canali VHF 71 e 16 durante l'intera permanenza in rada ed a mantenersi, sempre e comunque, a distanza di sicurezza da eventuali altre navi all'ancora;
3. La sosta in rada e le operazioni di imbarco e sbarco di personale di bordo/tecnici e/o provviste devono avvenire in condizioni di tempo e mare assicurati;
4. In previsione del peggioramento delle condizioni meteo marine, qualora l'altezza d'onda sia prevista superiore a 4 metri, le navi devono lasciare la rada;
5. Alle navi alla fonda in attesa di ormeggiare ai terminal/pontili per lo svolgimento di operazioni commerciali è fatto obbligo di effettuare le pratiche di arrivo di cui all'articolo 179 del codice della navigazione entro 12 ore dal termine della manovra di fonda.

Articolo 9

lavori, esercitazioni, emergenze durante la permanenza in porto e/o rada

1. Lo svolgimento di lavori a bordo (ivi compresi fuoribordo e sottocarena) deve essere autorizzato secondo quanto previsto dal testo vigente del "Regolamento di sicurezza porto di Savona -Vado Ligure" citato in premessa.
2. Dello svolgimento di esercitazioni, prove, verifiche di apparati e mezzi di bordo, deve essere preventivamente informato SAVONA TRAFFIC per ottenerne il necessario "nulla osta".
3. Il Comando di bordo deve, inoltre, informare immediatamente SAVONA TRAFFIC di ogni emergenza e/o incidente che, anche solo potenzialmente, possa pregiudicare la sicurezza della navigazione e delle operazioni portuali o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino.

Articolo 10

ritardo rispetto alla prevista partenza/movimento

1. Fermi restando i limiti di cui ai precedenti articoli 6 e 7, il Comandante della nave all'ormeggio ovvero autorizzata alla sosta in rada, qualora dovesse rimandare il movimento o la partenza, è tenuto a comunicare a SAVONA TRAFFIC i motivi del ritardo, fornendo altresì indicazioni della nuova ora di manovra.

Articolo 11

comunicazioni prima della partenza

1. I Comandanti delle Navi ormeggiate in porto e/o comunque all'interno della rada, almeno sessanta minuti prima dell'orario di prevista partenza, devono comunicare, tramite canale 71 VHF a SAVONA TRAFFIC i seguenti dati:
 - a) NOME/NOMINATIVO INTERNAZIONALE/BANDIERA
 - b) GDO PREVISTA PARTENZA
 - c) DESTINAZIONE

Articolo 12

piloti

1. Per ogni movimento da o per la rada, i pontili o i terminal dell'ambito portuale di Savona/Vado Ligure, il pilota di turno, all'atto dell'inizio del servizio, deve comunicare a SAVONA TRAFFIC su VHF canale 71:

1571

- a) nome della nave;
 - b) ora di inizio manovra entrata/uscita/fonda;
 - c) numero rimorchiatori utilizzati;
 - d) ora di termine manovra.
2. È posto in capo a tutti i piloti della locale Corporazione, che vengano a conoscenza di carenze che possano pregiudicare la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino, l'obbligo di informare immediatamente SAVONA TRAFFIC.

Articolo 13

sistema di identificazione automatica (A.I.S.)

1. I Comandanti delle navi dotate di sistema di identificazione automatica, secondo quanto previsto dalla vigente normativa devono assicurare che il medesimo dispositivo, nel corso della navigazione all'interno dell'area VTS di Savona, sia in funzione e costantemente alimentato con i pertinenti dati, in rispondenza alle norme di funzionamento definite dall'IMO.
2. Salvo diversa disposizione legata al livello di security della singola nave /terminal - entro trenta minuti dal termine delle operazioni di ormeggio, la potenza di trasmissione del sistema deve essere ridotta ad 1 watt.
3. Il medesimo dispositivo deve invece essere mantenuto attivo, alla normale potenza di funzionamento, a bordo delle navi in rada o ormeggiate presso il campo boe SARPOM.

Articolo 14

onde elettromagnetiche

1. Al fine di limitare l'emissione di onde elettromagnetiche da parte delle navi, durante la sosta nello specchio acqueo portuale di Savona – Vado Ligure, l'utilizzo del radar è consentito per l'esecuzione di verifiche tecniche connesse alla sicurezza della navigazione, previa notifica a SAVONA TRAFFIC.

Articolo 15

naviglio minore

1. Nella rada di Savona – Vado Ligure sono individuate le zone di mare denominate “**zona 1**”, “**zona 2**”, “**zona 3**” e “**zona 4**” descritte graficamente nell'allegato A, stralcio di carta nautica, nonché analiticamente nell'allegato B.
2. Nelle **zone 1 e 2** sono vietati l'ancoraggio, la sosta e la pesca ricreativa.
3. All'interno della **zona 3** è consentita la sosta e l'ormeggio per le unità da diporto, a condizione che sia pienamente rispettata l'Ordinanza di sicurezza balneare.
4. All'interno della **zona 4** è consentito il solo stazionamento di unità da diporto ormeggiate a gavitelli regolarmente assentiti in concessione;
5. Nella **zona 5** è vietato l'ancoraggio.
6. In tutto il porto e la rada di Savona – Vado Ligure, l'ancoraggio è comunque vietato nei tratti di mare interessati dalla presenza di condotte sottomarine indicate su cartografia nautica ufficiale dello Stato, come anche disciplinato nell'Ordinanza n. 39/2013 e successive modifiche ed integrazioni ed indicato negli allegati A e B a questa Ordinanza.
7. Il naviglio minore – unità da pesca, traffico locale e diporto, compresi i natanti a remi - in navigazione all'interno del bacino portuale di Savona - Vado Ligure, deve sempre lasciare libera la rotta alle navi in entrata ed in uscita dal porto e non ostacolarne la manovra.
8. E' altresì vietata ogni interferenza od intralcio da parte del naviglio minore alle attività commerciali delle navi ormeggiate alle banchine/terminal/pontili del Porto di Savona – Vado Ligure.
9. È fatto divieto al naviglio minore (unità da pesca, traffico locale, ad esclusione dei mezzi adibiti ai servizi tecnico nautici, e diporto, inclusi i natanti a remi) di navigare ad una distanza dalle navi mercantili in movimento nella rada e nell'ambito portuale, inferiore ai 200 metri fuori dal porto ed 80 metri dentro il porto. Ai fini dell'applicazione del presente comma:

- a. La nave in arrivo è da considerarsi in movimento dall'ingresso in rada fino all'arrivo all'ormeggio, quando è stata assicurata con i cavi in banchina;
 - b. La nave in partenza è da considerarsi in movimento a partire dal momento in cui ha iniziato a mollare gli ormeggi e fino a che non è uscita dalla rada.
 - c. Negli allegati D ed E si riportano due disegni esplicativi delle succitate distanze da rispettare.
10. La navigazione di natanti a remi deve essere condotta in maniera tale da non creare intralcio alle navi ed alle altre unità minori in entrata ed in uscita dal porto.
11. La navigazione a vela nel porto di Savona è consentita esclusivamente alle unità prive di motore ausiliario, che dovranno procedere in maniera da non creare intralcio alle unità in entrata ed uscita dal porto, con rotta più diretta per raggiungere l'imboccatura del porto ovvero il proprio ormeggio.
12. La pesca in porto ed in rada, nonché la pesca professionale saranno regolamentate da apposite ordinanze di questa Autorità Marittima.

Titolo III **DISPOSIZIONI SANZIONATORIE E FINALI**

Articolo 16

disposizioni sanzionatorie

I contravventori alla presente ordinanza, sempre che il fatto non costituisca più grave reato, saranno puniti ai sensi degli artt. 1174 e 1231 del codice della navigazione, dell'articolo 25 del Decreto Legislativo 19 agosto 2005 n. 196, degli artt. 53 e ss. della Legge 18.07.2005, n. 171, della normativa vigente in materia di pesca marittima e saranno ritenuti responsabili in via penale e civile di qualsiasi danno procurato a persone o cose derivante dal comportamento tenuto. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e di vigilare sull'osservanza della presente ordinanza.

Articolo 17

disposizioni finali

La presente Ordinanza entra in vigore alle ore 00:01 del giorno 03/02/2017 e sostituisce ed abroga l'Ordinanza 208/2016.

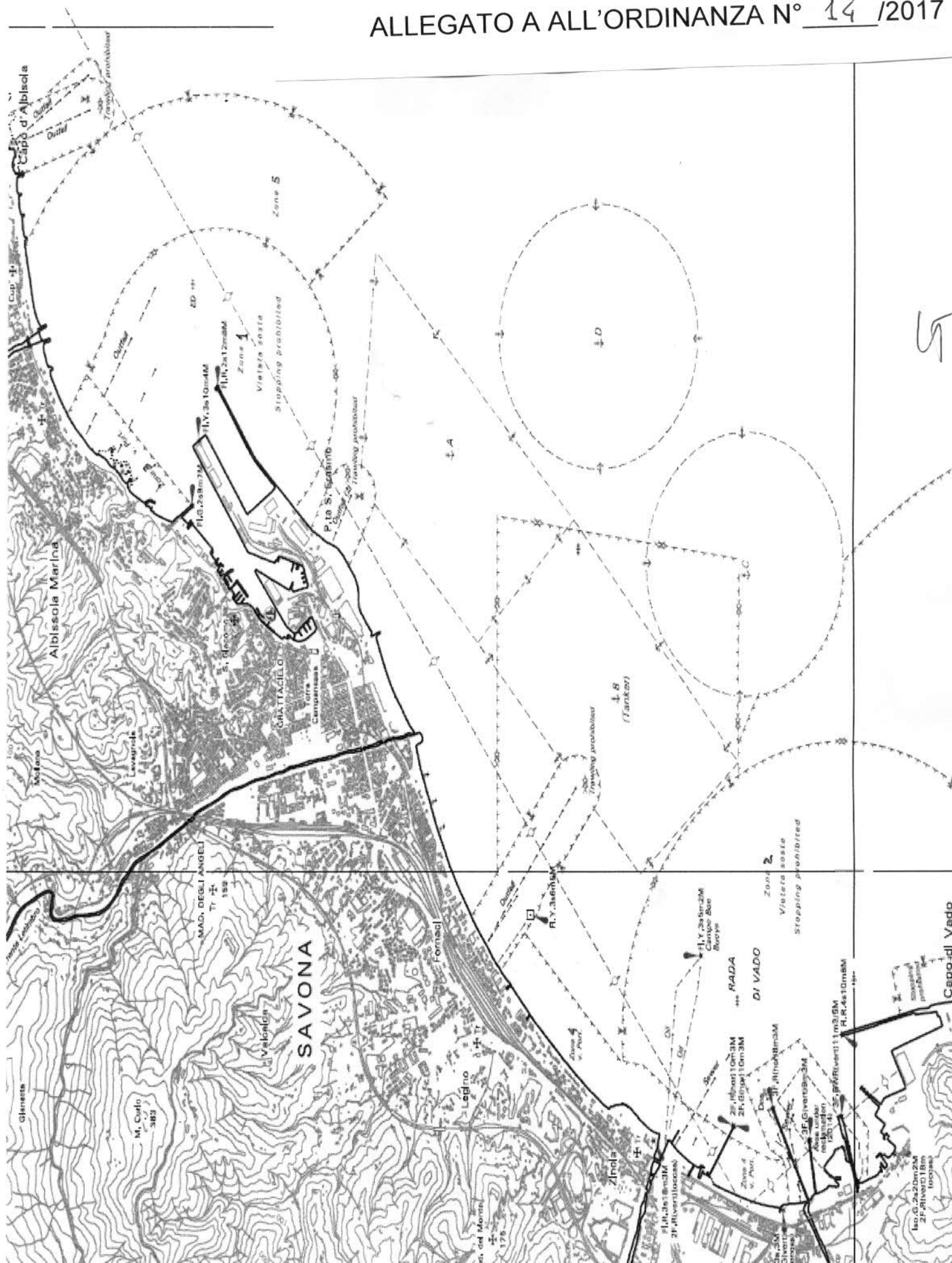
Savona, 02/02/2017

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Vincenzo VITALE



Pubblicato in data _____
mediante inserimento
nel sito istituzionale
della Capitaneria di
porto di Savona

45





MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Savona

Allegato B all'Ordinanza n. 14 /2017

DEFINIZIONI E COORDINATE (DATUM – WGS84)

Zona Alfa: area di mare delimitata dal poligono individuato dai vertici aventi le seguenti coordinate:

A1: φ 44°17.717'N λ 008°29.094'E;

A2: φ 44°18.242'N λ 008°29.837'E;

A3: φ 44°18.172'N λ 008°30.937'E;

A4: φ 44°17.272'N λ 008°29.667'E;

sono escluse le arre di divieto relative alle due condutture di Punta S. Erasmo (di cui all'Ordinanza n. 39/2013).

Zona Bravo: area di mare delimitata dal poligono individuato dai vertici aventi le seguenti coordinate:

B1: φ 44°16.977'N λ 008°27.994'E;

B2/A1: φ 44°17.717'N λ 008°29.094'E;

B3/A4: φ 44°17.272'N λ 008°29.667'E;

B4: φ 44°16.522'N λ 008°28.517'E.

Dalla zona Bravo è sottratta l'area di mare delimitata dal poligono individuato dai vertici aventi le seguenti coordinate:

1. Lat. 44°17'.488N – Long.008°29'.389E
2. Lat. 44°17'.272N – Long.008°29'.667E (coincidente col punto B3/A4)
3. Lat. 44°17'.020N – Long.008°29'.283E
4. Lat. 44°17'.260N – Long.008°29'.030E

Tale area è interdetta all'ancoraggio per la presenza di relitti.

Zona Charlie: area di mare di forma circolare con centro nel punto di coordinate: φ 44°16.492'N λ 008°29.457'E e raggio pari a 0.45 miglia nautiche.

Zona Delta: area di mare di forma circolare con centro nel punto di coordinate: φ 44°17.162'N λ 008°30.537'E e raggio pari a 0.45 miglia nautiche.

Zona di precauzione: area di mare di forma semicircolare, delimitata verso terra dal profilo della costa, con raggio pari a 5 miglia nautiche, centrata sul fanale rosso del molo di sopraflutto del porto di Savona (E.F. 1546) già zona (area) regolamentata dall'Ordinanza n. 103/2009 in data 24/11/2009.

Zona 1: area di forma semicircolare, delimitata verso terra dalla **Zona 3**, con raggio pari a 0.54 miglia nautiche (1000 metri), centrata sul fanale rosso del molo di sopraflutto del porto di Savona (E.F. 1546).

Zona 2: area di forma semicircolare, delimitata verso terra dalla **Zona 4** e verso Sud dal Rilevamento vero (Rlv) 090° dal fanale di Capo Vado (E.F. 1514), con raggio pari a 1 miglio nautico (1852 metri), centrata sul fanale rosso del molo di sopraflutto del porto di Vado Ligure (E.F. 1519).

Zona 3: area di mare che si estende fino a 300 metri dalla costa, con inizio dal molo di sottoflutto del porto di Savona e fine presso gli scogli della Margonara, delimitata dalle seguenti coordinate:

Z3a: ϕ 44°19.564'N λ 008°30.175'E;

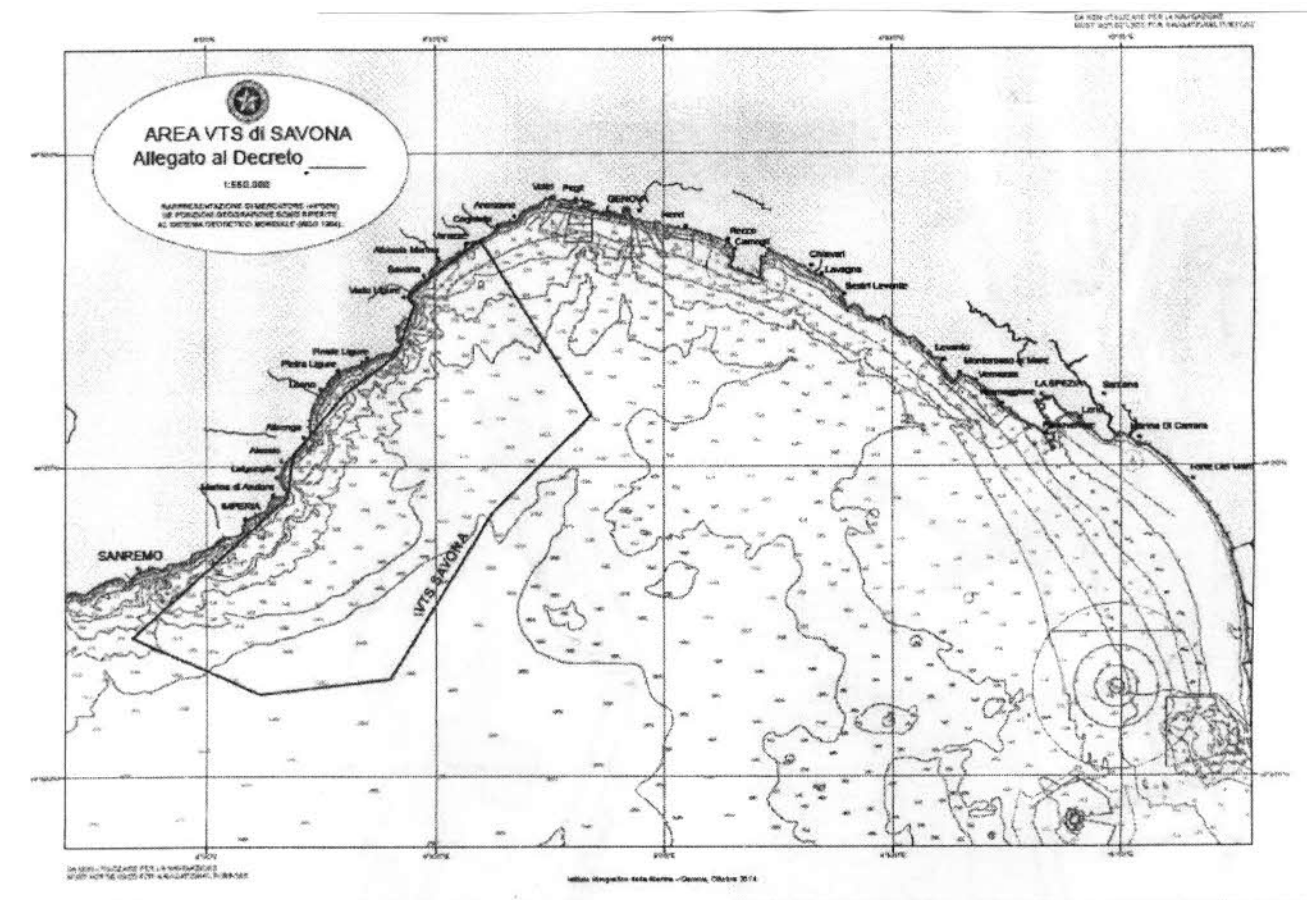
Z3b: ϕ 44°19.482'N λ 008°30.358'E;

Z3c: ϕ 44°19.003'N λ 008°29.736'E.

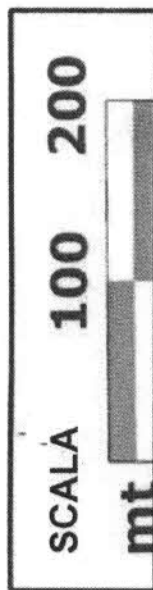
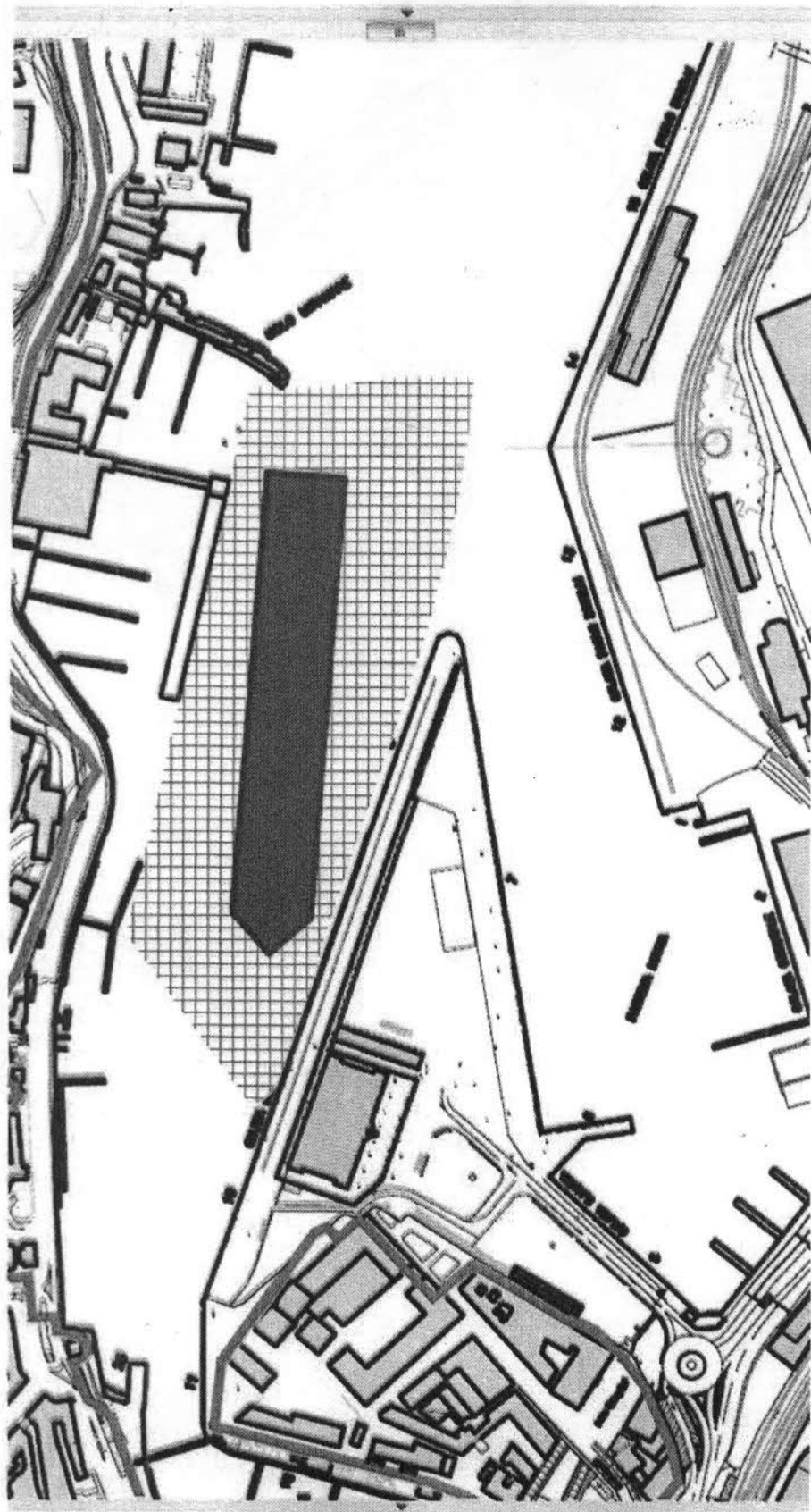
Zona 4: area di mare che si estende fino a 300 metri dalla costa, con inizio dal limite Nord della piattaforma multifunzionale di Vado Ligure, in costruzione, e fine presso il limite di sicurezza relativo alla condotta in località Crocetta-Fornaci (di cui all'Ordinanza n. 39/2013).

Zona 5: zona di raggio 1 miglio nautico, centrata sul fanale rosso del molo di sopraflutto del porto di Savona (E.F. 1546) delimitata dalla costa, dalla Zona 1, dalla Zona 3 e dal Rilevamento vero (Rlv) 140° dal fanale rosso (E.F. 1546).

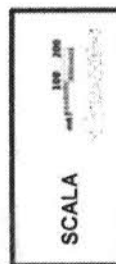
ALLEGATO C ALL'ORDINANZA N° 14 /2017



65



Esempio di area interdetta ai sensi dell'art.15 (80 metri intorno alla nave)



Esempio di area interdetta ai sensi dell'art. 15

(200 metri intorno alla nave)



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

ORDINANZA n. 39 / 2013

"Divieto di ancoraggio e pesca in prossimità delle condotte a mare"

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona – Vado Ligure:

CONSIDERATO che si è recentemente conclusa una campagna di ricognizione delle condotte fognarie sottomarine presenti nelle acque ricadenti sotto la giurisdizione di questo Circondario Marittimo, condotta dal "Consorzio di Depurazione delle Acque di Scarico del Savonese S.p.a.", società che opera nell'ambito di 15 comuni disposti lungo l'arco di costa di circa 45 km delimitabile tra il comune di Finale Ligure e il confine della Provincia di Savona con quella di Genova, che ha permesso di rideterminare, in maniera univoca, la posizione delle stesse;

VISTO il dispaccio prot. 82/084929 in data 10.12.01 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto con il quale sono state dettate, tra l'altro, le disposizioni generali per i divieti di ancoraggio e pesca nelle zone in cui risultino presenti condutture di scarico di reflui;

RITENUTO necessario dettare norme a tutela della sicurezza della navigazione e delle condotte sottomarine di cui trattasi, il cui danneggiamento, oltre a comportare gravi ed onerosi inconvenienti, provocherebbe gravissimi danni al sistema ambientale;

VISTI gli artt. 17, 62, 81, 1174 e 1231 del Codice della Navigazione e gli Artt. 59 e 63 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima), gli artt. 53 e ss. della Legge 18.07.2005, n. 171 e l'art. 10 del D. Lgs. n. 4/2012 ;

RENDE NOTO

Nello specchio acqueo ricadente sotto la giurisdizione di questo Comando sono presenti sul fondale marino le condotte sottomarine individuate dalle direttrici congiungenti le seguenti coordinate (esprese in WGS84):

a. Conduttura di Pietra Ligure:

Iniziale	Lat. 44°08'983N	Long. 008°17'219E
Finale	Lat. 44°08'383N	Long. 008°17'400E

b. Condutture di Finale Ligure – Località Caprazzoppa:

b.1 Iniziale	Lat. 44°09'943N	Long. 008°20'269E
--------------	-----------------	-------------------

Finale	Lat. 44°09'247N	Long. 008°20'547E
b.2 Iniziale	Lat. 44°09'943N	Long. 008°20'269E
Finale	Lat. 44°09'766N	Long. 008°20'381E
c. <u>Condutture di Varigotti Punta Crena:</u>		
Iniziale	Lat. 44°10'875N	Long. 008°24'246E
Finale	Lat. 44°10'453N	Long. 008°24'357E
d. <u>Conduttura di Noli:</u>		
Iniziale	Lat. 44°11'759N	Long. 008°25'524E
Finale	Lat. 44°11'810N	Long. 008°25'640E
e. <u>Conduttura di Spotorno – Località Serra:</u>		
Iniziale	Lat. 44°13'389N	Long. 008°24'972E
Finale	Lat. 44°13'150N	Long. 008°25'400E
f. <u>Conduttura di Spotorno - Località Maremma:</u>		
Iniziale	Lat. 44°14'042N	Long. 008°25'810E
Finale	Lat. 44°13'536N	Long. 008°26'220E
g. <u>Conduttura di Bergeggi:</u>		
Iniziale	Lat. 44°14'876N	Long. 008°26'755E
Finale	Lat. 44°14'786N	Long. 008°27'022E
h. <u>Conduttura di Vado Ligure - Terminale Petroliq:</u>		
Iniziale	Lat. 44°16'198N	Long. 008°26'433E
Finale	Lat. 44°16'273N	Long. 008°26'924E
Intersezione pontile	Lat. 44°16'257N	Long. 008°26'564E
i. <u>Conduttura di Capo Vado:</u>		
Iniziale	Lat. 44°15'437N	Long. 008°27'139E
Finale	Lat. 44°15'200N	Long. 008°28'300E
j. <u>Condutture di Savona Località Crocetta:</u>		
j.1 Iniziale	Lat. 44°17'670N	Long. 008°27'654E
Finale	Lat. 44°17'527N	Long. 008°27'888E
j.2 Iniziale	Lat. 44°17'670N	Long. 008°27'654E
Intermedio	Lat. 44°17'620N	Long. 008°27'754E
Finale	Lat. 44°17'260N	Long. 008°28'400E
k. <u>Condutture di Punta S. Erasmo</u>		
k.1 Iniziale	Lat. 44°18'371N	Long. 008°29'553E
Finale	Lat. 44°18'280N	Long. 008°29'789E
k.2 Iniziale	Lat. 44°18'371N	Long. 008°29'553E
Finale	Lat. 44°18'360N	Long. 008°29'594E
l. <u>Conduttura di Albissola Marina, Località Madonnetta:</u>		
Iniziale	Lat. 44°19'490N	Long. 008°30'058E
Finale	Lat. 44°19'168N	Long. 008°30'771E

m. Conduttura di Albisola Superiore – Località Capo Torre:

Iniziale	Lat. 44°19'814N	Long. 008°31'447E
Finale	Lat. 44°19'466N	Long. 008°31'610E

n. Conduttura di Varazze zona Porto – Punta Aspera:

Iniziale	Lat. 44°20'869N	Long. 008°34'031E
Di interrimento	Lat. 44°20'832N	Long. 008°34'047E
Di riaffioro	Lat. 44°20'900N	Long. 008°34'220E
Finale	Lat. 44°20'829N	Long. 008°34'650E

o. Conduttura di Varazze località foce torrente Teiro:

o.1 Iniziale	Lat. 44°21'512N	Long. 008°34'661E
Finale	Lat. 44°21'068N	Long. 008°35'017E

o.2 Iniziale	Lat. 44°21'512N	Long. 008°34'661E
Finale	Lat. 44°21'438N	Long. 008°34'710E

p. Conduttura di Varazze località foce Rio Carbini:

Iniziale	Lat. 44°21'650N	Long. 008°35'400E
Finale	Lat. 44°21'200N	Long. 008°35'500E

ORDINA

- art. 1) è fatto divieto alle navi, imbarcazioni e natanti in genere di ancorare e di esercitare attività di pesca con reti a strascico o con attrezzi che comunque draghino e/o smuovano il fondo del mare ad una **distanza inferiore a metri 200 da ogni punto delle condotte**, come sopra individuate.
- art. 2) la presente ordinanza abroga ogni altra disposizione precedentemente emanata in materia, in contrasto o con essa incompatibile.
- art. 3) i contravventori alle disposizioni di cui sopra incorreranno, qualora il fatto non costituisca più grave e/o diverso reato ovvero illecito amministrativo, nelle sanzioni previste dagli articoli 1174 e/o 1231 del codice della navigazione, dagli artt. 53 e ss. della legge 18.07.2005, n. 171, dall'art. 10 del D. Lgs. n. 4/2012 e saranno ritenuti responsabili in via penale e civile di qualsiasi danno procurato a persone o cose derivante dal comportamento tenuto.
e' fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservare e far osservare la presente ordinanza la cui pubblicità sia assicurata anche mediante pubblicazione sul sito istituzionale di questa Capitaneria di Porto.

Savona, li 02 APR. 2013

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Enrico MORETTI





CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

O R D I N A N Z A

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona:

- VISTO** il Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n. 171 “Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172” e ss.mm.ii.;
- VISTO** il Decreto 29 luglio 2008, n. 146 “Regolamento di attuazione dell'articolo 65 del Decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante il codice della nautica da diporto” e ss.mm.ii.;
- VISTA** la Legge 391 dell'11 ottobre 2001, con la quale è stato ratificato l'Accordo Pelagos per il Santuario di mammiferi marini nel Mediterraneo;
- VISTO** il Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare – COLREG 1972;
- VISTO** il “Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure”, approvato con proprio Decreto n. 25 in data 2 settembre 2014 e successive modifiche e integrazioni;
- VISTA** la propria Ordinanza di sicurezza balneare (vigente all'atto dell'emanazione della presente n. 60 del 29 aprile 2024);
- VISTO** il Decreto legislativo del 9 gennaio 2012, n. 4 e ss.mm.ii., “Misure per il riassetto della normativa in materia di pesca e acquacoltura”;
- VISTO** il D.P.R. n.1639 del 2 ottobre 1968, “Regolamento concernente la disciplina della pesca marittima”;
- VISTI** gli articoli 17, 30 e 81 del Codice della Navigazione e gli articoli 59 e 524 del relativo Regolamento di esecuzione;
- CONSIDERATA** la necessità di aggiornare la propria Ordinanza n. 02 del 25 gennaio 2008, recante la disciplina dell'attività ludico-diportistica organizzata alla luce dell'intervenuta normativa;
- RITENUTO** necessario fornire chiare e puntuali indicazioni circa lo svolgimento delle manifestazioni e gare sportive che, anche indirettamente, possano avere risvolti sulla sicurezza della navigazione, la salvaguardia della vita umana in mare e la sicurezza portuale.

ORDINA

Articolo 1

(Attività oggetto di autorizzazione)

Lo svolgimento di gare, eventi, manifestazioni sportive e ogni altra attività sportiva che possa avere riflessi, anche indiretti, sulla sicurezza della navigazione, la salvaguardia della vita umana in mare e la sicurezza portuale, di seguito definiti come **MANIFESTAZIONE**, è soggetta all'autorizzazione da parte della Capitaneria di porto di Savona ai sensi della normativa applicabile alle diverse fattispecie.

Le attività sportive in discorso dovranno essere promosse/patrociate da Federazioni/Società/Enti/Associazioni sportive che abbiano tra i propri scopi o compiti statutari la formazione tecnico-nautica e/o la promozione degli sport acquatici.

Articolo 2

(Presentazione delle istanze)

2.1 Le istanze volte all'autorizzazione allo svolgimento delle manifestazioni di cui all'art. 1 devono essere presentate esclusivamente all'indirizzo PEC della Capitaneria di Porto di Savona cp-savona@pec.mit.gov.it, utilizzando il *form* allegato e parte integrante della presente Ordinanza, compilato nella sua interezza e sottoscritto in firma digitale sia del richiedente, sia del Responsabile alla sicurezza della manifestazione, ovvero firme autografe, allegando in tale caso copia fotostatica dei documenti d'identità dei sottoscrittori in corso di validità, entro il termine perentorio di 20 (venti) giorni calendariali dalla prevista data della stessa.

La presentazione dell'istanza in forma cartacea è ammessa esclusivamente quando l'istante non ha diritto all'esenzione ai bolli di cui al successivo punto 2.3, lettera c) e dovrà avvenire durante gli orari di apertura al pubblico pubblicati sul sito istituzionale della Capitaneria di Porto di Savona.

2.2 Le istanze in parola dovranno rispettare i seguenti requisiti:

- a) Indicazione della tipologia della manifestazione (a titolo esemplificativo e non esaustivo: regata classe minialtura, veleggiata ludico – aggregativa (A), gara di pesca a traina, nuoto in acque libere, gara triathlon, ecc.);
- b) Indicazione della caratteristica della manifestazione (agonistica o non agonistica);
- c) Indicazione della calendarizzazione o meno della manifestazione nei calendari delle varie Federazioni sportive;
- d) Indicazione della disciplina di riferimento applicata alla manifestazione (a titolo esemplificativo e non esaustivo Regolamento FIV..., FITRI..., FIPSAS... ecc.);
- e) Indicazione del giorno e relativa fascia oraria in cui è prevista svolgersi la manifestazione;
- f) Indicazione dello specchio acqueo/località e relative coordinate geografiche (Latitudine e Longitudine) delle aree oggetto di autorizzazione espresse in gradi (°), primi (') e secondi ("), corredate dei relativi cardini (N, S, O, E), esclusivamente aventi datum di riferimento WGS 84 – (es. 44° 31' 17" N – 008° 43' 34" E – datum WGS 84);
- g) Indicazione del responsabile alla sicurezza della manifestazione e recapito telefonico, che dovrà essere effettivamente sul posto durante lo svolgimento della manifestazione e rendersi reperibile per le eventuali comunicazioni di emergenza;
- h) Indicazione del numero di persone/mezzi previsti partecipare alla manifestazione;

- i) Indicazione del numero di mezzi impiegati nell'assistenza alla manifestazione, specificandone la tipologia e le abilitazioni dei rispettivi conduttori e persone a bordo;
- j) Indicazione dell'assistenza sanitaria prevista per la manifestazione (a titolo esemplificativo e non esaustivo n. personale sanitario, n. medici, n. ambulanze, presidio medico più vicino alla manifestazione ecc.);
- k) Certificazione medica idonea in base alla tipologia ed alla caratteristica della manifestazione di cui si chiede l'autorizzazione;
- l) Formula assicurativa prevista per la manifestazione (a titolo esemplificativo e non esaustivo polizza assicurativa per ogni unità navale facente parte la manifestazione con massimale minimo pari a 1.500.000 di euro e clausola per la partecipazione alle manifestazioni veliche, assicurazione dell'atleta per la gara... ecc.).

2.3 Le istanze dovranno essere corredate, altresì, dei seguenti allegati:

- a) Copia fotostatica scannerizzata del documento d'identità dei sottoscrittori dell'istanza, in corso di validità, nei casi previsti dal precedente punto 2.1;
- b) Stralcio planimetrico della zona della manifestazione, coerente con le indicazioni di cui al precedente punto 2.2 lettera f);
- c) N. 2 marche da bollo da € (euro) 16,00 (sedici/00), di cui una apposta sull'istanza e una allegata alla medesima per la successiva apposizione sull'Autorizzazione, ovvero dichiarazione di avvenuto assolvimento del pagamento dell'imposta di bollo in modalità virtuale, ovvero idonea documentazione attestante l'esenzione al bollo così come previsto dall'art.27-bis dell'Allegato B del DPR 26 ottobre 1972, n. 642 in combinato disposto con la Legge n. 145/2018, nello specifico il Certificato di riconoscimento ai fini sportivi di affiliazione, per l'anno in corso, rilasciato dal Comitato Olimpico Nazionale Italiano, ovvero l'iscrizione al RASD (Registro nazionale delle attività sportive dilettantistiche) - RUNTS (Registro unico nazionale del Terzo settore) e ogni eventuale documentazione rispondente alle intervenute normative di settore;
- d) Autorizzazione ai fini demaniali rilasciata dai competenti enti (Amministrazioni comunali, Autorità di Sistema Portuale, ecc.), corredata degli eventuali nulla-osta da parte dei concessionari delle aree demaniali in concessione che ricadono nell'individuata zona della manifestazione.

Articolo 3 ***(Istruttoria)***

Le istanze non presentate entro i termini o nelle modalità previste dal precedente articolo 2 (punto 2.1) sono considerate irricevibili e archiviate senza ulteriori formalità.

Le istanze presentate entro i termini e nelle modalità previste dal precedente articolo 2 (punto 2.1) ma carenti di uno o più requisiti di cui ai successivi punti 2.2, prive di uno o più allegati di cui al punto 2.3 ovvero le manifestazioni valutate - sotto i profili di competenza - non autorizzabili saranno oggetto di motivato preavviso di rigetto ai sensi dell'art. 10-bis della Legge 7 agosto 1990, n. 241.

Qualora la manifestazione non venga svolta e venga rimandata, l'istanza dovrà essere integralmente ripresentata.

Le istanze complete della documentazione prevista, afferenti alle manifestazioni valutate – sotto i profili di competenza – autorizzabili saranno oggetto di apposito provvedimento autorizzativo che verrà inviato all'indirizzo Pec indicato nell'istanza.

L'autorizzazione in argomento rilasciata, al fine della sua efficacia dovrà essere firmata, per ricevuta ed accettazione delle clausole ivi riportate, dal richiedente e dal Responsabile alla sicurezza della manifestazione e rinviata al precitato indirizzo PEC di questa Capitaneria di porto.

Articolo 4 ***(Disposizioni generali)***

Le manifestazioni dovranno essere svolte in maniera tale da non creare pregiudizio a terzi e non provocare alcuna forma di inquinamento o immissione di rifiuti in mare.

Durante il periodo di vigenza dell'Ordinanza di sicurezza balneare, di massima, non possono essere autorizzate manifestazioni nell'ambito della fascia riservata ai bagnanti, così come definita dall'ordinanza balneare emessa dalla Capitaneria di porto.

Ai sensi dell'art. 5 della Legge 391 dell'11 ottobre 2001, con la quale è stato ratificato l'Accordo Pelagos per il Santuario di mammiferi marini nel Mediterraneo, nelle acque territoriali italiane ricadenti questo Circondario non verranno autorizzate competizioni di barche veloci a motore.

Gli spazi a mare autorizzati per le manifestazioni dovranno essere opportunamente segnalati con boe o gavitelli chiaramente distinguibili.

I mezzi impiegati nell'assistenza, l'assistenza sanitaria, la certificazione medica dei partecipanti e la formula assicurativa prevista per la manifestazione indicati nell'istanza devono essere sono rispondenti alla Disciplina di riferimento applicata alla manifestazione stessa.

Il responsabile della manifestazione si impegna ad avvisare tempestivamente la Capitaneria di Porto di Savona circa l'inizio e la fine della manifestazione, nonché dell'eventuale annullamento della stessa e si assume ogni responsabilità, manlevando l'Amministrazione da ogni imputabilità per i fatti connessi al suo svolgimento.

Le manifestazioni non potranno svolgersi in presenza di avvisi di burrasca o comunicazioni di avverse condimeteo nella zona di mare interessata.

Le richieste di manifestazioni all'interno del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure (inclusa la relativa rada), verranno attentamente valutate dalla Capitaneria di porto di Savona, in sede di istruttoria, in considerazione della tipologia di navi presenti nelle banchine portuali, del traffico portuale previsto, della tipologia della manifestazione richiesta, delle unità navali interessate, del numero dei partecipanti e dell'area del campo di gara richiesta.

In caso di eventuale autorizzazione in ambito portuale, fermo restando quanto previsto dal successivo articolo 5, l'organizzatore deve ottemperare a quanto previsto dai vigenti provvedimenti ordinativi emanati da questa Autorità Marittima - richiamati in premessa - che disciplinano la sicurezza della navigazione marittima e portuale.

Articolo 5 ***(Revoca e decadenza delle autorizzazioni)***

L'Autorità Marittima, qualora vengano meno i presupposti del provvedimento autorizzativo, potrà in qualsiasi momento revocarlo e ordinare la sospensione della manifestazione.

La mancata osservazione delle prescrizioni impartite comporterà l'immediata decadenza dell'Autorizzazione rilasciata e il Responsabile della manifestazione sarà tenuto a disporre l'immediata sospensione.

Articolo 6
(Disposizioni finali e sanzioni)

L'Ordinanza 2/2008 citata in premessa è abrogata.

I contravventori alle disposizioni di cui sopra incorreranno, qualora il fatto non costituisca diverso e/o più grave reato ovvero illecito amministrativo, nelle sanzioni previste dagli articoli 1161, 1174 e/o 1231 del Codice della Navigazione, art. 53 e ss. del D.Lgs. n. 171 del 18/07/2005 e norme sulla pesca applicabili, nonché ogni ulteriore normativa applicabile alle diverse fattispecie riscontrabili e saranno ritenuti responsabili in via penale e civile di qualsiasi danno procurato a persone o cose derivante dal comportamento tenuto.

È fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservare e far osservare la presente ordinanza la cui pubblicità sia assicurata anche mediante pubblicazione sul sito istituzionale di questa Capitaneria di Porto (<https://www.guardiacostiera.gov.it/portale/legacy?requestUrl=/savona>).

Savona, vedasi firma digitale

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Matteo LO PRESTI
(firmato digitalmente ai sensi del CAD)

Firmato Digitalmente da/Signed by:
MATTEO LO PRESTI
In Data/On Date:
giovedì 22 maggio 2025 15:00:11

Marca da bollo da
€16,00
ovvero
Imposta di bollo assolta tramite pagamento
anticipato, mod. F23, cod. 456T, come da
dichiarazione depositata presso la Capitaneria di
Porto di Savona in data ____/____/____. Marche
da bollo n. ____ e n. ____ della lista.
Ovvero
Numero dell'attestazione di esenzione all'imposta di
bollo di cui all'articolo 2.3 lettera c) della presente
ordinanza

DOMANDA PER MANIFESTAZIONE SPORTIVA

Alla **CAPITANERIA DI PORTO
SAVONA**
cp-savona@pec.mit.gov.it

Io sottoscritto _____ nato a _____ il _____ e residente a
_____ in Via _____ n° _____ (tel. _____) in qualità di Presidente della
Società/Associazione/Ente/Circolo _____ (PEC _____)
con sede a _____, chiedo a codesta Capitaneria di Porto, il rilascio dell'autorizzazione ad effettuare una
manifestazione con le seguenti modalità:

- a) Tipo di manifestazione: ☐ Veleggiata Ludico – Aggregativa (A);
☐ Regata tipo: _____;
☐ Manifestazione velica di altro tipo: _____;
☐ Nuoto in acque libere;
☐ Altra manifestazione natatoria: _____;
☐ Triathlon: _____;
☐ Gara di pesca tipo: _____;
☐ Manifestazione: _____;
- b) Caratteristica della manifestazione: ☐ Agonistica;
☐ Non agonistica;
- c) Calendarizzazione manifestazione: ☐ A calendario della _____;
☐ Non a calendario;
- d) Disciplina di riferimento applicata alla manifestazione: ☐ Regolamento FIV _____;
☐ Regolamento FIN _____;
☐ Regolamento FITRI _____;
☐ Regolamento FICK _____;
☐ Regolamento FIPSAS _____;
☐ Altro Regolamento _____;
- e) Giorno previsto: _____ dalle ore _____ alle ore _____;
- f) Specchio acque/località interessato: _____;

se di forma quadrangolare
(COORDINATE
ESPRESSE IN WGS 84)

A) Lat. _____ ° _____ ' _____ " N Long. _____ ° _____ ' _____ " E
B) Lat. _____ ° _____ ' _____ " N Long. _____ ° _____ ' _____ " E
C) Lat. _____ ° _____ ' _____ " N Long. _____ ° _____ ' _____ " E
D) Lat. _____ ° _____ ' _____ " N Long. _____ ° _____ ' _____ " E

se di forma circolare
(COORDINATE
ESPRESSE IN WGS 84)

Centro in Lat. _____ ° _____ ' _____ " N Long. _____ ° _____ ' _____ " E

Avente raggio di _____ miglia nautiche

- g) Responsabile alla sicurezza: Sig. _____ cell. _____
- h) Numero previsto di persone partecipanti: _____ - Numero di mezzi partecipanti: _____;
- i) Numero di mezzi impiegati nell'assistenza alla manifestazione: _____;
Tipologia di mezzi impiegati nell'assistenza alla manifestazione: _____;
Abilitazioni dei conduttori e del personale a bordo dei mezzi impiegati nell'assistenza alla manifestazione: _____
-
- j) Assistenza sanitaria prevista per la manifestazione:
Numero medici: _____; Numero ambulanze: _____; Numero personale sanitario: _____;
Presidio medico più vicino alla manifestazione: _____;
- k) Certificazione medica idonea in base alla tipologia ed alla caratteristica della manifestazione _____;
- l) Formula assicurativa prevista per la manifestazione: _____;

Luogo _____ data _____

**IL RESPONSABILE ALLA SICUREZZA
DELLA MANIFESTAZIONE**

IL PRESIDENTE DELLA SOCIETA'

Il sottoscritto Presidente della _____, **DICHIARA** sotto la propria responsabilità, consapevole delle sanzioni penali previste dall'art. 76 del D.P.R. 28.12.2000 n° 445 per le ipotesi di falsità in atti e dichiarazioni mendaci, che:

1. È a conoscenza di quanto previsto dall'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Savona relativa alla disciplina delle manifestazioni sportive in mare di cui il presente form costituisce parte integrante;
2. Si assume ogni responsabilità e manleva l'Amministrazione da ogni imputabilità per i fatti connessi allo svolgimento della manifestazione;
3. Si impegna ad avvisare tempestivamente la Capitaneria di Porto di Savona circa l'inizio e la fine della manifestazione, nonché dell'eventuale annullamento della stessa;
4. I mezzi impiegati nell'assistenza alla manifestazione, le relative caratteristiche e le abilitazioni del personale a bordo di questi, l'assistenza sanitaria alla manifestazione, la certificazione medica idonea per i partecipanti alla manifestazione e la formula assicurativa prevista per la manifestazione (precedenti punti i, j, k e l) sono rispondenti alla Disciplina di riferimento applicata alla manifestazione di cui si richiede l'autorizzazione (precedente punto d).
5. Ha preso visione, ai sensi e per gli effetti del D. Lgs. 196/2003 e del Regolamento (UE) 2016/679, dell'informativa sul trattamento dei dati personali riportata nell'ultima pagina del presente modulo.

IL PRESIDENTE DELLA SOCIETA'

Chi tratta i tuoi dati personali?

Il Titolare del trattamento dei dati personali è il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto –Guardia Costiera con sede a Roma in Viale dell'Arte 16; è stato nominato un Responsabile della protezione dei dati raggiungibile al seguente recapito e-mail dpo-cgcp@mit.gov.it

Per quale motivo e per quali finalità trattiamo i tuoi dati personali?

Il titolare raccoglie, riceve e tratta i dati personali per svolgere adeguatamente le attività necessarie alla gestione del rapporto amministrativo a te riferito in qualità di amministrato o di utente o di potenziale utente di un servizio erogato dal Corpo delle Capitanerie di porto, e deve trattarli nel quadro delle finalità amministrative.

Rientrano tra le finalità amministrative tutti i compiti ed i servizi d'istituto attribuiti per legge alle articolazioni centrali e territoriali del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, quali il soccorso in mare, la sicurezza della navigazione, la tutela dell'ambiente marino, il rilascio delle patenti nautiche e delle abilitazioni della gente di mare, nonché l'adempimento di altri specifici obblighi di legge o contrattuali per l'acquisizione di beni e servizi.

Come trattiamo i tuoi dati personali?

I tuoi dati personali saranno trattati dal titolare mediante operazioni o complessi di operazioni, manuali o mediante l'ausilio di mezzi elettronici o comunque automatizzati.

I tuoi dati saranno trattati dai dipendenti del titolare e dai collaboratori nell'ambito delle rispettive funzioni ed in conformità con le istruzioni ricevute sempre e solo nell'ambito delle finalità indicate nell'informativa, nonché da soggetti terzi nei casi in cui ciò sia previsto dagli obblighi di legge.

Per quanto tempo conserviamo i tuoi dati?

Tutti i dati personali sono conservati per il tempo strettamente funzionale alla gestione delle finalità del trattamento. I dati di cui non sia necessaria la conservazione saranno cancellati decorsi i termini riferiti agli obblighi giuridici di conservazione ed i termini di prescrizione.

Quando e perché raccogliamo il tuo consenso anche per altre finalità?

Quando è necessario, cioè quando il trattamento non è basato su un obbligo di legge, il titolare raccoglie il tuo consenso facoltativo, esplicito e separato. Ciò avviene per:

- svolgere attività di comunicazione istituzionale;
- rilevare la qualità dei servizi;
- svolgere indagini statistiche.

Con chi vengono condivisi i dati personali?

I tuoi dati possono essere comunicati alle altre amministrazioni pubbliche che condividono con il titolare un obbligo di legge sul medesimo rapporto amministrativo o che abbiano l'obbligo di legge a ricevere e trattare i dati. I tuoi dati non sono diffusi pubblicamente, se non nei casi previsti dagli obblighi di legge sulla trasparenza amministrativa e non sono condivisi con privati a fini di marketing.

Come garantiamo i tuoi diritti?

Per l'esercizio dei tuoi diritti puoi rivolgerti al Responsabile della protezione dei dati personali inviando una mail a dpo-cgcp@mit.gov.it allegando una copia di un documento di identità ed impiegando gli appositi moduli predisposti a tal fine. Inoltre, puoi inviare una richiesta tramite pec all'indirizzo cgcp@pec.mit.gov.it oppure una comunicazione scritta indirizzata al titolare.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

SEZIONE TECNICA, SICUREZZA E DIFESA PORTUALE

ORDINANZA

DISCIPLINA IN MATERIA DI TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO E COSTIERO

Il Capo del Compartimento Marittimo di Savona:

- VISTA** la Legge n. 979 del 31 dicembre 1982, recante *“Disposizioni per la difesa del mare”*;
- VISTO** il Decreto Legislativo n. 182 del 24 giugno 2003, recante *“Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico”*;
- VISTO** il Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006, recante *“Norme in materia ambientale”*;
- VISTA** la Legge n. 662 del 29 settembre 1980, recante *“Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse degli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973”*, nonché l'intera disciplina nazionale e internazionale in materia di tutela dell'ambiente marino e costiero e di responsabilità e di risarcimento del relativo danno;
- VISTA** la Legge n. 349 dell'8 luglio 1986, recante *“Istituzione del Ministero dell'Ambiente e norme in materia di danno ambientale”*;
- VISTA** la Legge n. 84 del 28 gennaio 1994, recante *“Riordino della legislazione in materia portuale”* e successive modifiche e integrazioni;
- VISTO** l'*“International Code for the construction and equipment of ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk”* (IBC Code);
- VISTA** la propria Ordinanza n. 9 in data 27 aprile 2010, recante *“Disciplina in materia di tutela dell'ambiente marino e costiero”* e gli atti ivi richiamati;
- VISTA** la pubblicazione *“Guide to Manufacturing and Purchasing Hoses for Offshore Moorings, including considerations relating to hose system design”*, edita dall'OCIMF (*“The Oil Companies International Marine Forum”*);
- VISTA** la pubblicazione *“Mooring Equipment Guidelines”*, edita dall'OCIMF (*“The Oil Companies International Marine Forum”*);
- VISTA** la pubblicazione *“International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals”* (ISGOTT), edita dall'OCIMF (*“The Oil Companies International Marine Forum”*), dall'ICS (*“International Chamber of Shipping”*) e dall'IAPH (*“International Association of Ports and Harbors”*);

- VISTO** il vigente *“Piano operativo locale di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti da idrocarburi e da altre sostanze pericolose e nocive nel Compartimento Marittimo di Savona”* (Ed. 2024), approvato con proprio Decreto n. 1 in data 5 gennaio 2024;
- VISTO** il vigente *“Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure”*;
- RITENUTO** opportuno adeguare la disciplina relativa alla tutela dell’ecosistema marino, ricomprendendo in un unico testo normativo le previsioni di tutela ambientale, le modalità di espletamento del servizio antinquinamento, nonché i requisiti per ottenere la relativa Concessione per l’esercizio del servizio;
- VISTO** il foglio protocollo numero 11890 in data 25 giugno 2025, con il quale questa Capitaneria di Porto ha condiviso la bozza del nuovo testo della presente Ordinanza con i soggetti e gli Enti interessati;
- PRESO ATTO** degli esiti della riunione svoltasi in data 2 luglio 2025;
- VISTI** gli articoli 30, 52, 66, 68, 71, 81, 1174, 1231, 1249 e 1255 del Codice della Navigazione e gli articoli 59, 60, 61 e 77 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima);

ORDINA

CAPO I

NORME GENERALI

Articolo 1 (Definizioni)

1. Ai fini della presente Ordinanza si forniscono le sottoelencate definizioni:

- **Autorità di Sistema Portuale:** l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale;
- **Area regolamentata:** area di forma semicircolare, con raggio di 5 (cinque) miglia incentrato sul fanale rosso nel molo di sopraflutto del porto di Savona (E.F. 1546 - E 1193);
- **Capitaneria:** la Capitaneria di Porto di Savona;
- **Concessionario:** Società titolare di una Concessione rilasciata dalla Capitaneria per l’esercizio del servizio di antinquinamento;
- **Loading master:** il soggetto, incaricato dalla Società concessionaria del Terminale, che coordina e supervisiona le attività di caricazione e scarica tra la nave e terminale stesso;
- **Nave:** tutte le navi, come definite dall’articolo 136 del Codice della Navigazione;
- **Panne d’altura:** barriere galleggianti idonee a confinare in mare aperto il prodotto sversato;
- **Panne portuali:** barriere galleggianti idonee a confinare in acque protette/calme il prodotto sversato;
- **Comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure:** Area demaniale marittima,

insieme dei due bacini di Savona e Vado Ligure, comprensiva delle relative infrastrutture portuali, ossia lo specchio acqueo racchiuso tra le dighe foranee, e le banchine/moli/aree ed altre attrezzature idonee e non all'attracco di navi o galleggianti), costituito dai bacini portuali di Savona e Vado Ligure, nonché dalla rada di Savona - Vado Ligure;

- **Terminale:** i Terminali marittimi, Campo Boe e piattaforme del porto adibiti alla caricaione, alla scarica e allo stoccaggio di prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici.

2. Fatte salve le prescrizioni di sicurezza contenute nel presente provvedimento, ai Terminali e alle navi che trasportano prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici, e a quelle impegnate in operazioni di rifornimento o allibo è fatto obbligo di adempiere alle norme tecniche di sicurezza, di cui alle pubblicazioni internazionali richiamate in premessa.

Articolo 2 **(Campo di applicazione)**

Le presenti norme si applicano a tutte le navi di qualsiasi nazionalità e agli stabilimenti (raffinerie, depositi costieri, cantieri navali, stabilimenti industriali, officine) che operano nella giurisdizione del Compartimento Marittimo di Savona.

Articolo 3 **(Divieto di sversamento in mare di prodotti inquinanti)**

1. Nell'ambito dei porti e del mare territoriale ricadente sotto la giurisdizione del Compartimento Marittimo di Savona è vietato alle navi sversare e/o immettere in mare, anche indirettamente, qualsiasi prodotto inquinante, nonché materiali solidi e liquidi, compresi i rifiuti di bordo.
2. Tali divieti sono applicabili anche alle raffinerie, ai depositi costieri di oli minerali e loro derivati, ai cantieri navali, agli stabilimenti, alle officine meccaniche ubicate a terra e a tutte le aziende/industrie/insediamenti che nello svolgimento della loro attività possono arrecare pregiudizio all'ambiente marino e costiero di giurisdizione del Compartimento Marittimo di Savona.

Articolo 4 **(Misure di vigilanza)**

1. I Comandanti delle navi e i titolari di attività/aziende/industrie/insediamenti che possono causare inquinamenti devono disporre tutte le misure atte - in via preventiva - a evitare lo sversamento e il colaggio in mare di prodotti inquinanti, vigilando sull'osservanza delle disposizioni impartite al proprio personale.
2. Al verificarsi di sversamenti, dovranno immediatamente porre in essere tutte le misure necessarie per limitarne gli effetti e ripristinare le aree.

Articolo 5
(Divieto di pulizia e lavaggio delle stive del carico)

Nelle acque di giurisdizione del Compartimento Marittimo di Savona è vietato alle navi effettuare il lavaggio, la pulizia e la disinfezione delle stive del carico e della coperta, senza l'attuazione di tutte le precauzioni atte a prevenire possibili sversamenti in mare di prodotti inquinanti.

CAPO II
DISPOSIZIONI APPLICABILI ALLE NAVI CHE TRASPORTANO
PRODOTTI PETROLIFERI, PETROLCHIMICI E CHIMICI

Articolo 6
(Obblighi certificativi per le navi)

1. Le navi che trasportano più di 2000 tonnellate di prodotti petroliferi possono accedere e operare in porto e transitare nelle acque territoriali di giurisdizione del Compartimento Marittimo di Savona, soltanto se munite del Certificato assicurativo prescritto dell'articolo VII para 1 della "*Convenzione Internazionale sulla responsabilità civile per danni derivanti da inquinamento da idrocarburi*" - con allegato - adottata a Bruxelles in data 29 novembre 1969 e ratificata con Legge n. 185 del 6 aprile 1977.
2. Prima dell'ingresso delle navi di cui al precedente comma nell'area regolamentata, il proprietario/l'armatore/il Comandante/il Raccomandatario deve comunicare alla Capitaneria - tramite portale informatico denominato PMIS (*Port Management Information System*) - gli estremi del Certificato assicurativo, da esibire eventualmente a richiesta. In difetto la Capitaneria vieterà l'ingresso in porto, ordinando alla nave di dirigere fuori dalle acque nazionali.

Articolo 7
(Obblighi operativi a bordo delle navi)

Alle navi trasportanti prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici e a quelle impegnate in operazioni di rifornimento o allibo, è fatto obbligo:

1. Al comandante, o all'ufficiale di coperta da questi incaricato, di effettuare la sorveglianza necessaria durante le operazioni di caricazione, scarica o rifornimento, affinché:
 - a) un membro qualificato dell'equipaggio sia destinato all'effettuazione delle manovre per il travaso e alla sorveglianza del buon funzionamento dei mezzi di carico e scarico; nel caso di movimentazione contemporanea di più prodotti dovrà essere destinata una persona per ogni prodotto;
 - b) sia concordato con i rappresentanti del deposito costiero un efficace collegamento nave-terminal, in modo da garantire l'immediata interruzione del pompaggio in caso di fuoriuscita di prodotto inquinante dalle linee di carico/scarico;
 - c) le tubazioni siano in buone condizioni di manutenzione e funzionamento tali da

evitare spandimenti e abbiano lunghezza sufficiente da assecondare eventuali movimenti della nave;

- d)** le pompe siano in buone condizioni di manutenzione e funzionamento;
- e)** gli ombrinali di coperta siano chiusi per evitare colaggi in mare di prodotto e siano sistemati, sotto le connessioni delle manichette, ghiotte atte a raccogliere eventuali perdite;
- f)** sia possibile in ogni momento e circostanza arrestare prontamente le operazioni in corso;
- g)** nel caso di fuoriuscita di prodotto, il personale di bordo proceda con tutti i mezzi a disposizione al contenimento e alla raccolta, nel più breve tempo possibile, di quanto sversato in coperta;
- h)** nel caso di avaria o di incidenti alla nave suscettibili di arrecare danni all'ambiente marino o costiero, venga informata immediatamente la Capitaneria e venga adottata ogni misura che permetta di evitare ulteriori danni ed eliminare gli effetti dannosi già prodotti;
- i)** informare immediatamente il *Loading Master* di qualunque evento/emergenza/peggioramento delle condizioni meteo che possa compromettere o modificare le normali operazioni di caricazione/discarica, e interrompere - se del caso - le operazioni;

2. Al Direttore di macchina, o all'Ufficiale di macchina da questi incaricato, di effettuare la sorveglianza necessaria affinché:

- a)** siano evitate perdite o colaggi a bordo nel corso delle operazioni di carico, scarico, rifornimento o trasferimento del bunker;
- b)** a fine discarica, le pompe del carico per lo zavorramento della nave siano poste in funzione prima dell'apertura delle valvole di mandata delle pompe stesse;
- c)** ultimato lo zavorramento, le valvole delle prese a mare siano chiuse prima di fermare le pompe, in modo da evitare che la quantità di prodotto oleoso o di acqua inquinata presente nelle linee possa essere sversata in mare.

CAPO III

OPERAZIONI PRESSO I TERMINALI

Articolo 8

(Prescrizioni per la navigazione presso i Terminali)

- 1.** Nel raggio di 100 m dalla testata dei Terminali del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure è vietata la sosta e l'ancoraggio di navi, nonché l'esercizio di ogni altra attività marittima, ad eccezione di quelle legate ai servizi connessi con le operazioni tecnico-commerciali della nave autorizzata.
- 2.** Le navi che attraversano la rada di Savona-Vado Ligure entro il raggio di 100 m dai Terminali di cui al precedente comma, qualora interessati da navi cisterna in operazioni commerciali o in fase di ormeggio/disormeggio, devono procedere a lento moto, mantenendo una velocità non superiore a 5 (cinque) nodi e navigando a distanza di

sicurezza dalle altre navi.

Articolo 9 **(Norme integrative di sicurezza per le navi operanti ai Terminali)**

1. Fatte salve le eventuali ulteriori disposizioni di sicurezza prescritte dall'Autorità Marittima, le unità che operano ai Terminali devono mantenere appennellati due cavi di lunghezza e resistenza adeguata, uno a prora e uno più vicino possibile alla poppa (posizionato in maniera da non intralciare i cavi di ormeggio), che garantiscano l'eventuale rimorchio in emergenza della nave.
2. Di notte, durante le operazioni di scarica, la zona interessata dalle manichette, l'area di coperta della nave, il castello di prora, il ponte di manovra, le scale, le passerelle, i cavi di ormeggio, i *manifold* e il pontile devono essere idoneamente illuminati.
3. Durante la sosta le unità devono mantenere un conveniente assetto e un'immersione che consentano, in ogni momento, di lasciare l'ormeggio in condizioni di sicurezza; devono altresì inalberare i segnali diurni e i fanali notturni prescritti dal "Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare" (COLREG '72).

Articolo 10 **(Obblighi per i Terminali)**

1. Fatti salvi eventuali ulteriori adempimenti previsti dalla normativa, i Terminali, devono:
 - a) designare - secondo le proprie esigenze - almeno un *Loading Master*, con le funzioni previste dall'articolo 1 del Capo I della presente ordinanza, e personale a supporto dello stesso, impiegati per tutta la durata delle operazioni commerciali, per l'esecuzione e contestuale sorveglianza delle attività di connessione/sconnessione delle manichette (anche in caso di emergenza) ai Terminali marini e per l'adozione di tutte le precauzioni ritenute necessarie per evitare il colaggio a mare e/o sui pontili dei prodotti movimentati e comunque qualsiasi evento potenzialmente pericoloso per la sicurezza portuale e dell'ambientale marino e costiero;
 - b) assicurare comunque sui pontili e sulla nave, di concreto con il Comando di bordo, un servizio di guardia, comprensivo del servizio di integrazione antincendio, che garantisca vigilanza continua sull'andamento di ogni singola operazione, con particolare riguardo alle tubazioni di collegamento tra l'unità navale e il Terminale, allo scopo di rilevare un'eventuale fuoriuscita di prodotto, prevenire possibili incendi e dare il tempestivo allarme;
 - c) nel caso di navi che operano presso il Campo Boe, deve essere prevista la presenza di un mezzo nautico da impiegare per la connessione e il distacco delle manichette utilizzate per le operazioni commerciali. Detto mezzo nautico, che effettua il proprio servizio sotto bordo, deve svolgere un'attenta azione di vigilanza antinquinamento e di primo intervento per piccoli colaggi e modesti spandimenti; a tal fine deve essere dotato di panne galleggianti di 50 m di lunghezza e di materiale assorbente, in quantità tale da assolvere appieno e rapidamente alla funzione ed essere in grado di procedere - in caso di emergenza - anche al distacco della/e manichetta/e

- flessibile/i che collega/collegano la nave alle linee del Terminale;
- d)** fluire (con aria, per prodotti con punto di infiammabilità >60°C; con acqua/gas inerte/azoto per tutti gli altri prodotti) le condutture e le manichette in caso di interruzione delle operazioni, nonché al termine delle operazioni stesse. È consentito comunque, lo svuotamento di tutta la linea con altri sistemi ritenuti efficaci che assicurino il medesimo livello di sicurezza. È ammesso il mantenimento del prodotto nella linea di conduzione qualora l'impianto sia dotato di sistemi di protezione di *backup* che permettano di prevenire fuoriuscite, così come previsto dalle linee guida dettate dall'ISGOTT;
 - e)** assicurare un sistema di comunicazione efficiente dedicato tra la nave e il Terminale e tutte le unità nautiche ivi operanti, idoneo a consentire di impartire l'ordine di immediata interruzione delle operazioni di pompaggio in situazioni di emergenza;
 - f)** nel caso di linee contenenti prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici, effettuare sia via mare che via terra (qualora fattibile), frequenti controllo visivi degli specchi acquei, nonché delle tubazioni correnti lungo i pontili/banchine;
 - g)** in caso di emergenza nell'area del Terminale e/o nei depositi costieri, comunicare immediatamente alla Sala Operativa della Capitaneria (VHF Ch. 16 - Tel. diretto: 019 806476); inoltre, qualora personale ivi operante abbia notizia, direttamente o indirettamente, di situazioni pericolose per l'ambiente marino e costiero (esempio guasti agli oleodotti, tubazioni, giunti/flange ovvero perdite di prodotto, difetti o cattivo funzionamento di apparecchiature, ecc.) anche in via potenziale, deve darne immediata notizia al *Loading Master*. Tale obbligo riguarda anche il Comandante e l'equipaggio della nave ormeggiata al Terminale, che devono informare immediatamente il *Loading Master* di qualunque evento intervenga a compromettere o a modificare le normali operazioni di carica/scarica;
 - h)** garantire il servizio di prevenzione antinquinamento in regime di autoproduzione, avvalendosi di personale dipendente, ovvero di Concessionari autorizzati, assicurando che - durante la movimentazione dei prodotti - siano sempre presenti sottobordo:
 - i.** il mezzo nautico di cui alla precedente lett. c);
 - ii.** un idoneo mezzo nautico cui deve essere collegato un rullo di panne galleggianti d'altura (500 m), posto a ridosso della nave (che non pregiudichi la sicurezza di una eventuale manovra di emergenza), pronto a stendere le panne e a circoscrivere lo specchio acqueo interessato da un eventuale sversamento. Il rullo deve essere opportunamente ancorato a ridosso della nave cisterna e posto, in relazione alle condizioni del mare e del vento, sul lato poppiere dritto o sinistro dell'unità mercantile;
 - iii.** adeguata scorta di materiale di bonifica, parte della quale prontamente disponibile presso gli accosti operativi. Le quantità dei suddetti prodotti disinguantanti, di tipo approvato dal competente Ministero, saranno comunicate dalle società concessionarie alla Capitaneria. I prodotti eventualmente non più disponibili (utilizzati, usurati, vetusti, ecc.) dovranno essere immediatamente reintegrati.

Il personale impiegato in detti servizi dovrà essere opportunamente addestrato e i

mezzi nautici, le attrezzature, nonché i prodotti da utilizzare per dette evenienze dovranno essere idonei. Fermo restando quanto sopra, le società che gestiscono i terminali, nel caso di operatività contemporanea di due o più navi cisterna, qualora intendano avvalersi del medesimo mezzo nautico e relativo rullo della ditta autorizzata, dovranno presentare formale comunicazione alla Capitaneria, nella quale dovranno impegnarsi a sospendere le operazioni, in caso di sversamento in mare di prodotto da una delle navi. Il mezzo nautico dovrà essere ancorato in posizione equidistante rispetto alle navi; in tale ipotesi i sistemi di comunicazione, di cui alla precedente lett. e), devono essere assicurati con tutte le navi impegnate;

- i)** assicurarsi che le condizioni meteo-marine permettano lo svolgimento delle operazioni e la permanenza in sicurezza della nave al Terminale;
- j)** assicurarsi che di notte il terminale, le navi ivi attraccate e gli specchi acquei circostanti siano sufficientemente illuminati per consentire l'immediata individuazione di eventuali fuoriuscite di prodotto; l'illuminazione non deve comunque disturbare i segnalamenti marittimi, in linea con quanto previsto dalle linee guida dettate dall'ISGOTT;
- k)** comunicare alla Capitaneria il nominativo del *Loading Master* e il relativo recapito telefonico.

- 2.** Qualora al momento dell'allarme sia in corso la discarica della nave, il *Loading Master* deve disporre l'immediato arresto delle pompe e la chiusura delle valvole di intercettazione del carico e adottare le opportune misure antincendio, antinquinamento e di sicurezza come previsto dai propri "Piani di emergenza".

Articolo 11

(Adempimenti aggiuntivi per i Terminali)

- 1.** È fatto obbligo a tutti i Terminali l'impiego di valvole a distacco rapido (c.d. "*Marine Breakway Couplings*"), da installare su tutte le manichette di trasferimento del carico ad esclusione di quelle utilizzate esclusivamente per il ritorno delle linee di vapori.
- 2.** Al fine di fronteggiare emergenze di particolare gravità, per le quali i mezzi di cui al precedente articolo potrebbero essere non sufficienti, deve essere prontamente disponibile in porto, a cura delle Società concessionarie terminaliste, almeno un'ulteriore dotazione del seguente materiale:
 - a)** skimmer e materiale idoneo per il recupero del prodotto sversato in mare;
 - b)** rullo/i motorizzato/i con almeno 1000 m complessivi di panne galleggianti d'altura;
 - c)** un battello disinquinante ausiliario con idonea attrezzatura per la stesura e il posizionamento delle panne e per le attività antinquinamento sotto costa;
 - d)** automezzi per il trasporto di attrezzature e materiali;
 - e)** mezzi per il trasporto a discarica autorizzata di prodotti oleosi e sostanze recuperate;
 - f)** un sistema di rapida messa a mare/recupero del battello ausiliario e per la movimentazione dello skimmer;
 - g)** un contenitore di capacità di almeno 5 metri cubi per lo stoccaggio di materiale

- inquinante recuperato, dotato di valvole di scarico nella sua parte inferiore;
- h)* almeno 6000 litri di prodotto disperdente di tipo approvato;
 - i)* almeno 500 m di panne portuali (o di caratteristiche superiori) e una congrua quantità di materiale oleo-assorbente;
 - j)* ancorotti o boette galleggianti per il posizionamento delle panne e la segnalazione delle zone critiche;
 - k)* catene, grilli, moschettoni, sagole di propilene, ecc., in congrua quantità, e di dimensioni appropriate per la messa in opera delle attrezzature da impiegare.
3. Resta in capo alla società concessionaria del terminale l'onere di reperire un congruo numero di dipendenti per un pronto intervento in caso di emergenza.
4. Il suddetto materiale deve essere comunque nella immediata disponibilità della ditta autorizzata, qualora i titolari dei terminali intendano avvalersi di tale servizio.

Articolo 12

(Utilizzo manichette flessibili per operazioni di carico scarico di prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici)

1. Le manichette flessibili, utilizzate nelle operazioni di caricazione/discarda di prodotti inquinanti, devono essere conformi alla normativa vigente.
2. L'idoneità delle macchinette all'impiego deve essere chiaramente indicata dal costruttore e dovranno essere rispettate le prescrizioni operative.
3. I dati raccolti nelle prove e nei collaudi devono essere riportati in apposito registro custodito presso il terminale, a disposizione della Capitaneria. I risultati di ciascun collaudo dovranno essere sottoscritti dal tecnico responsabile del collaudo stesso.
4. È fatto obbligo ai Terminali di provvedere al collaudo delle manichette flessibili, secondo le modalità dettate con l'Ordinanza n. 101 in data 15 luglio 2021 della Capitaneria di Porto di Savona.

Articolo 13

(Sorveglianza nelle operazioni di caricazioni e di discarica di prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici)

1. Fermo restando le disposizioni dettate dalla Capitaneria di Porto di Savona, in merito ai limiti operativi individuati per i Terminali, le operazioni di caricazione e di discarica dovranno essere effettuate con condizioni meteo-marine che ne consentano il sicuro svolgimento e con la presenza dell'organizzazione di prevenzione antiinquinamento, di cui ai precedenti articoli 10 e 11.
2. I comandi di bordo devono interrompere le operazioni o richiedere al personale del terminale l'interruzione, qualora rilevino che le condizioni meteo-marine siano tali da comprometterne l'esecuzione in sicurezza; in tal caso dovrà essere eseguito il distacco delle manichette e dovrà essere chiamato il posto di manovra per l'eventuale disormeggio e successivo trasferimento in rada.

3. Analogamente, il *Loading Master* - per conto dei Terminali - dovrà fermare le operazioni e richiedere al bordo l'interruzione, qualora riscontri condizioni meteo-marine sfavorevoli alla sicura prosecuzione delle stesse.
4. La Capitaneria potrà in qualsiasi momento e a proprio insindacabile giudizio ordinare la sospensione delle operazioni.

Articolo 14 ***(Schede tecniche del prodotto)***

1. Il Terminale dovrà comunicare alla Capitaneria le modalità di svolgimento del servizio antinquinamento (autoproduzione/avvalimento di ditta autorizzata).
2. Allo stesso modo dovranno essere immediatamente rese note eventuali cambiamenti nella gestione del servizio.
3. Il Terminale dovrà, inoltre, inviare alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Savona (so.cpsavona@mit.gov.it) la scheda tecnica del prodotto da movimentare, riportante le indicazioni sulle tecniche e modalità di intervento per fronteggiare l'eventuale sversamento in mare.
4. Copia della predetta scheda dovrà essere consegnata anche ai Comandanti dei mezzi nautici di cui al precedente articolo 10, nonché al Concessionario del servizio antinquinamento, qualora impiegato.

CAPO IV **SOCIETÀ CONCESSIONARIE DEL SERVIZIO ANTINQUINAMENTO**

Articolo 15 ***(Soggetti autorizzati)***

Nell'ambito del Compartimento Marittimo di Savona, l'esercizio dell'attività di antinquinamento e le relative operazioni di bonifica, possono essere svolte dai soggetti concessionari del relativo servizio, il cui titolo è rilasciato dalla Capitaneria di Porto.

Articolo 16 ***(Documenti da produrre per la richiesta di concessione)***

1. Chiunque intenda ottenere il titolo concessorio di cui al precedente articolo, dovrà produrre istanza in bollo alla Capitaneria, completa dei seguenti dati:
 - denominazione, ragione sociale e sede;
 - nominativo e generalità del legale rappresentante;
 - elenco completo dei mezzi nautici a disposizione, con indicazione delle caratteristiche tecniche e dei relativi certificati di sicurezza e di navigazione;
 - elenco delle dotazioni antinquinamento a disposizione.
2. Alla domanda dovranno essere allegati i seguenti documenti/certificati, eventualmente anche sottoforma di dichiarazioni sostitutive, rese a i sensi degli articoli 46 e 47 del D.P.R. n. 445 del 28 dicembre 2000:

- certificato d'iscrizione nel Registro delle Imprese, tenuto dalla competente Camera di Commercio;
- certificato di residenza del richiedente (o del legale rappresentante);
- copia autenticata dell'atto costitutivo della Società;
- elenco dei dipendenti della Società che esplicano l'attività;
- certificato d'iscrizione al Tribunale della ditta, dal quale risulti che non vi siano in atto procedure di fallimento, concordato, amministrazione controllata o liquidazione coatta;
- dichiarazione del legale rappresentante della Società o della persona fisica che chiede l'iscrizione di manleva dell'Amministrazione Marittima da qualsiasi responsabilità per danni a persone e/o cose che possano derivare dall'esercizio delle attività di cui si chiede la Concessione.

3. Gli interessati (o i legali rappresentanti) dovranno, inoltre, essere in possesso dei seguenti requisiti, di cui dovranno presentare apposita certificazione, ovvero dichiarazione sostitutiva resa ai sensi del D.P.R. n. 445 del 28 dicembre 2000:

- non essere stati condannati per contrabbando, furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione o per un delitto contro la fede pubblica, salvo che non sia intervenuta riabilitazione;
- non essere soggetto a procedure di fallimento concordato, di amministrazione controllata o di liquidazione coatta;
- non essere sottoposti a misure restrittive delle libertà personali.

Articolo 17

(Mezzi e dotazioni antinquinamento)

1. Coloro che avanzano l'istanza, di cui al precedente articolo, devono avere la disponibilità nell'ambito del Compartimento - all'atto dell'eventuale rilascio del titolo concessorio - almeno delle seguenti attrezzature:

- n. 2 (due) rimorchiatori idonei alla messa in opera di panne galleggianti d'altura di lunghezza non inferiore a 500 m;
- n. 1 (uno) battello disinquinante/motobarca, abilitata almeno alla navigazione nazionale locale dotato di un apparato VHF;
- n. 1 (una) bettolina idonea a contenere prodotti liquidi o solidi recuperati, ovvero un contenitore della capacità di almeno 10mq per lo stoccaggio di materiale inquinato recuperato, dotato di valvole di scarico nella parte inferiore;
- 500 m di panne d'altura;
- n. 1 (uno) skimmer;
- apparecchiature idonee al recupero di idrocarburi, anche allo stato solido;

Inoltre, dovrà essere assicurata la disponibilità di idoneo posto di ormeggio per la sosta delle proprie unità navali durante l'intera durata della concessione.

2. Eventuali distoglimenti di mezzi nautici e/o attrezzature dovranno essere autorizzati dalla Capitaneria, mentre l'inutilizzabilità temporanea dovrà essere comunicata, sempre

alla Capitaneria, per le conseguenti valutazioni.

Articolo 18

(Tariffe)

1. Il Concessionario, prima dell'immissione in servizio, dovrà formare le tariffe massime che intende applicare per le proprie prestazioni, inviandole alla Capitaneria di Porto di Savona.
2. La Capitaneria di Porto di Savona, valutato - sentita l'Autorità di Sistema Portuale - che la formazione delle tariffe massime comunicate rispetti i principi di non discriminazione, necessità e proporzionalità, notifica le predette tariffe all'Autorità di Sistema Portuale, alla Camera di Commercio e alle locali Associazioni rappresentative dei soggetti operanti in porto.
3. Ogni variazione dovrà essere comunicata alla Capitaneria di Porto di Savona per gli adempimenti di cui sopra.

Articolo 19

(Tempi d'intervento in caso di emergenza ed esercitazioni)

1. In caso di emergenza dovuta a sversamento in mare di prodotti inquinanti, le Società concessionarie dovranno prontamente intervenire, secondo le indicazioni fornite dalla Capitaneria di Porto.
2. All'uopo la Capitaneria potrà organizzare, senza preavviso, specifiche esercitazioni antinquinamento.

Articolo 20

(Personale da imbarcare per gli interventi antinquinamento)

I battelli dis inquinanti/motobarche impiegate negli interventi per l'antinquinamento, ai sensi della presente Ordinanza ovvero disposti dall'Autorità Marittima, dovranno essere equipaggiati con almeno un ulteriore marittimo con qualifica di coperta, in aggiunta alla normale Tabella di armamento, qualora quest'ultima preveda una sola persona imbarcata.

CAPO V

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Articolo 21

(Disposizioni transitorie)

I soggetti interessati dalle prescrizioni contenute nella presente Ordinanza dovranno adeguarsi entro e non oltre il termine di 6 (sei) mesi dalla data di emanazione della stessa.

Articolo 22
(Team di esperti)

1. Il *Team di esperti*, richiamato dal vigente “*Piano operativo locale di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti da idrocarburi e da altre sostanze pericolose e nocive nel Compartimento Marittimo di Savona*” (Ed. 2024) è così composto:
 - Capo del Compartimento Marittimo di Savona, o un suo delegato, Presidente;
 - Capo Servizio Operativo, Capo Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale e Ufficiale PSC della Capitaneria di Porto di Savona, in qualità di componenti dello *staff* del Capo del Compartimento;
 - Rappresentante del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Savona, membro;
 - Rappresentante del RINA, membro;
 - Rappresentante dell'ARPAL, membro;
 - Capo Pilota della Corporazione Piloti del porto di Savona, membro;
 - Responsabile Operativo della Società concessionaria del servizio di rimorchio portuale, membro;
 - Consulente Chimico di Porto, membro;
 - Responsabile Operativo della Società concessionaria del servizio antinquinamento nel Compartimento Marittimo di Savona, membro;
 - Rappresentanti di Enti e Organismi convocati - di volta in volta - secondo l'interesse.
2. Le funzioni di segretario saranno svolte da personale della Capitaneria di Porto, appositamente designato.

Savona, 7 luglio 2025

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Matteo LO PRESTI
(firmato digitalmente ai sensi del CAD)

Firmato Digitalmente da/Signed by:
MATTEO LO PRESTI
In Data/On Date:
lunedì 7 luglio 2025 18:25:00



Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili
CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

SITO WEB; www.guardiacostiera.gov.it/savona

P.E.C. cp-savona@pec.mit.gov.it

ORDINANZA N° 61/2021

PMIS (Port Management Information System)

Standardizzazione del procedimento per il rilascio delle spedizioni

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona:

- VISTA** la Legge n. 84 del 28 gennaio 1994, relativa al *“Riordino della legislazione in materia portuale”* e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTA** la Legge n. 135 del 4 aprile 1977, recante *“Disciplina della professione di raccomandatario marittimo”*;
- VISTO** il Decreto Legislativo n. 182 del 24 giugno 2003, in attuazione della Direttiva 2000/59/CE, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico;
- VISTO** il Decreto Legislativo n. 196 del 19 agosto 2005 (*“Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale”*), e, segnatamente, l'art. 14-bis, il quale prevede espressamente che lo scambio di informazioni tra gli armatori, gli agenti marittimi, i comandanti di navi, l'Autorità Marittima, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e tutte le altre Amministrazioni interessate, avvenga mediante il sistema telematico denominato *“Port Management Information System”* (PMIS2);
- VISTO** il Decreto Legislativo n. 53 del 24 marzo 2011, rubricato *“Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri”*;
- VISTO** il Decreto Legislativo n. 111 del 28 giugno 2012 che, in attuazione della Direttiva 2009/20/CE, reca norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi;
- VISTA** la Legge n. 221 del 17 dicembre 2012 di conversione del Decreto Legge n. 179 del 18 ottobre 2012, recante ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese e, segnatamente, l'art. 8 il quale, allo scopo di semplificare le procedure amministrative applicate ai trasporti marittimi e correlate all'arrivo e alla partenza delle navi mercantili, stabilisce che dette procedure amministrative devono essere svolte con il ricorso ai sistemi informatici *Safe Sea Net* (SSN) e *Port Management Information System* (PMIS), di cui al Decreto Legislativo n. 196 del 19 agosto 2005;

- VISTO** il Decreto Legislativo n. 82 del 7 marzo 2005, rubricato “*Codice dell’Amministrazione Digitale*”;
- VISTO** il Regolamento (CE) n. 725/2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali;
- VISTO** il Regolamento (UE) n. 2019/1239 del Parlamento Europeo e del Consiglio in data 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la Direttiva 2010/65/UE;
- VISTE** le Circolari Titolo “Security” n. 3 del 28 giugno 2004, n. 9 del 4 luglio 2005, n. 11 del 25 luglio 2005 e n. 17 del 12 gennaio 2007 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, inerenti le informazioni di sicurezza che la nave è tenuta a presentare prima dell’ingresso in porto;
- VISTA** la Risoluzione MSC 269(85) - Annesso 2 –, che ha reso obbligatorio, a partire dal 1° gennaio 2011, il Codice IMSBC (*International Maritime Solid Bulk Cargoes Code*) , adottato con Risoluzione MSC 268(85);
- VISTO** il Decreto Dirigenziale del Comandante Generale delle Capitanerie di Porto n. 1340/2010, recante “*Aggiornamento delle norme di sicurezza per il trasporto marittimo di carichi solidi alla rinfusa allegato al Decreto del Ministro della Marina Mercantile 22 luglio 1991 e delle procedure amministrative per il rilascio dell’autorizzazione all’imbarco e trasporto marittimo per il nulla osta alla sbarco dei carichi medesimi*”;
- VISTA** la Risoluzione MSC 318(89) del 20 maggio 2011, entrata in vigore dal 1° gennaio 2013, e che apporta modifiche al Codice IMSBC;
- VISTO** il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 27 aprile 2017, recante “*Adempimenti di arrivo e partenza delle unità addette ai servizi locali, alla pesca professionale, alla acquacoltura, alla navigazione da diporto o di uso privato o in conto proprio, nonché delle unità adibite a servizi particolari*”;
- VISTO** il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 18 giugno 2004, che attribuisce le funzioni in materia di sicurezza marittima nonché quelle di Autorità Competente e di Punto di Contatto per la sicurezza marittima al Corpo delle Capitanerie di Porto;
- VISTO** il Decreto Dirigenziale n. 303 del 7 aprile 2014, rubricato “*Procedure per il rilascio dell’autorizzazione all’imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (Transshipment) delle merci pericolose*”, come modificato per effetto del Decreto Dirigenziale n. 565 del 25 giugno 2019;
- VISTO** il dispaccio prot. n. 8443 in data 14 maggio 2019, con il quale il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto ha inviato la nota prot. n. 10929 in data 15 aprile 2019 della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali ed il trasporto marittimo e per via d’acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- VISTA** la Direttiva PMIS2 n. 001/2013, emanata dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto in data 1 ottobre 2013;
- VISTA** la Direttiva “*National Maritime Single Window*”, afferente la standardizzazione, a livello nazionale, del processo e delle formalità di arrivo e partenza delle navi dai porti, di cui al dispaccio prot. n. 0124059 in data 28 ottobre 2015 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e, segnatamente, le “*Linee guida per il corretto impiego del Visit_ID*” ad essa allegate;

- VISTA** la Circolare Titolo Security n. 33 del 6 febbraio 2017 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, inerente la Direttiva MARSEC/001 sul *“Percorso formativo degli Ufficiali e dei Sottufficiali del Corpo avviati alla specializzazione per il controllo delle navi di maritime security”*;
- VISTO** il dispaccio prot. n. 40161 del 28 marzo 2017 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto con il quale, in esito ad interpello n. 954 - 1368/2016 dell'Agenzia delle Entrate, sono state impartite disposizioni in merito all'imposta di bollo;
- VISTO** il dispaccio prot. n. 114457 del 18 settembre 2017 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, rubricato *“Port Management Information System vers. 2.0 (PMIS 2) – Account del Raccomandatario Marittimo – Indirizzi operativi”*;
- VISTA** il dispaccio prot. n. 66240 in data 21 maggio 2018 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, rubricato *“Comunicazione del numero dei passeggeri imbarcati. Pratica di arrivo e partenza e coerenza dei dati in possesso dell'Autorità marittima. Modifica del regolamento di utilizzo del sistema PMIS”*;
- VISTA** il dispaccio prot. n. 133317 in data 15 ottobre 2018 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, rubricato *“Direttiva per l'attività degli operatori e la gestione del sistema PMIS - 003/2018. Gestione ruoli ed utenti”*;
- VISTO** il dispaccio prot. n. 72124 in data 2 luglio 2020 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, rubricato *“Standardizzazione popolazione Banca dati traffico integrata (BDTI) tramite il PMIS, relativamente ai certificati di sicurezza. Schema di Ordinanza tipo per il funzionamento del PMIS”*;
- VISTO** il dispaccio prot. n. 17681 in data 16 febbraio 2021 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, rubricato *“Chiarimento sull'art. 4.3 dello schema di ordinanza tipo per il funzionamento del PMIS in merito alla correttezza e veridicità del dato”*;
- VISTO** il dispaccio prot. n. 51074 in data 26 aprile 2021 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, rubricato *“PMIS. Standardizzazione del procedimento di rilascio delle spedizioni”*;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 86/2004 in data 13 luglio 2004, così come modificata dall'Ordinanza n. 80/2005 in data 5 agosto 2005;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 103/2009 del 24 novembre 2009, rubricata *“Disciplina degli accosti”*;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 205/2013 del 4 ottobre 2013, rubricata *“Modifiche alla disciplina delle pratiche di accosto, arrivo e partenza delle navi”*;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 211/2013 del 11 ottobre 2013, rubricata *“Modifiche alla disciplina delle pratiche di accosto, arrivo e partenza delle navi - sistema informatico PMIS2”*;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 251/2013 del 29 novembre 2013, rubricata *“Modifiche alla disciplina delle pratiche relative alle merci pericolose - sistema informatico PMIS2”*;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 19/2014 del 14 febbraio 2014, rubricata *“Modifiche alla disciplina delle pratiche relative ai rifiuti prodotti dalle navi - sistema informatico PMIS2”*;

- VISTO** il “Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure”, approvato con Decreto n. 25/2014 in data 2 settembre 2014 di questa Capitaneria di Porto;
- VISTE** le risultanze delle riunioni tenutesi in data 7 maggio 2021 con l'utenza portuale interessata alla funzionalità del sistema informatico di cui trattasi;
- CONSIDERATO** che è stata svolta l'attività formativa teorico-pratica a favore dell'utenza portuale potenzialmente interessata;
- VISTI** gli artt. 17, 81, 179, 181 e 183 del Codice della Navigazione nonché gli artt. 59, 375, 376 e 377 del Regolamento per l'esecuzione al Codice della Navigazione;
- RITENUTO** necessario disciplinare in dettaglio l'uso del sistema informatico P.M.I.S.;

R E N D E N O T O

1. A decorrere dalle ore **00,01 del 17 maggio 2021**, gli obblighi di dichiarazione correlati all'arrivo ed alla partenza delle navi nel/dal Porto di Savona – Vado Ligure, previste dalle leggi, disposizioni, regolamenti, Ordinanze ecc., citate nelle premesse della presente Ordinanza, saranno effettuati esclusivamente tramite il Sistema PMIS (*Port Management Information System*);
2. La presente Ordinanza disciplina le modalità di espletamento delle pratiche amministrative relative all'arrivo, sosta e partenza di tutte le navi che scalano il porto di Savona – Vado Ligure assoggettate alle formalità di cui all'articolo 179 e ss. C.N., comprese le unità addette ai servizi locali di cui al Decreto in data 27 aprile 2017 dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ad eccezione delle navi militari, delle unità da pesca e da diporto che non effettuano attività commerciale;
3. Le navi che non hanno l'obbligo di avvalersi del sistema informatico PMIS possono continuare a svolgere su supporto cartaceo le pratiche oggetto della presente Ordinanza presso gli uffici preposti della Capitaneria di Porto di Savona

e, pertanto

O R D I N A

Articolo 1 (Definizioni)

Ai fini della presente Ordinanza, si intende per:

1. **Autorità Marittima:** la Capitaneria di Porto di Savona;
 - Indirizzo: Lungomare Matteotti, n. 4/B – 17100 - Savona
 - Telefono: +39 019/856666
 - E-mail: cpsavona@mit.gov.it
 - PEC: cp-savona@pec.mit.gov.it
2. **Dichiarante:** qualsiasi persona fisica o giuridica soggetta agli obblighi di dichiarazione o qualsiasi persona fisica o giuridica debitamente autorizzata che agisce per suo conto entro i limiti dei pertinenti obblighi di dichiarazione.
3. **Obblighi di dichiarazione:** le informazioni richieste dagli atti giuridici dell'Unione Europea e internazionali elencati nell'allegato al Regolamento (UE) n. 2019/1239, nonché dalle norme nazionali in vigore, che devono essere comunicati in relazione allo scalo in porto.
4. **Scalo in porto:** l'arrivo, la sosta e la partenza di una nave in o dal porto, al fine di effettuare movimento di persone o di merci ovvero al fine della fornitura di servizi portuali dalla nave o

verso la nave, con esclusione della sosta in rada per ridosso, attesa ordini, sosta inoperosa, sosta tecnica per svolgere attività senza fornitura di servizi portuali.

5. **Utente abilitato:** persona, diversa dal dichiarante, a cui sono rilasciate le credenziali per l'accesso al sistema in relazione all'attività lavorativa svolta e con le funzionalità previste per il suo specifico ruolo, secondo le direttive impartite dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.
6. **ETA (*Estimated Time of Arrival*):** orario del previsto arrivo in porto della nave.
7. **ATA (*Actual Time of Arrival*):** orario di arrivo effettivo in porto inserito al PMIS dall'Autorità Marittima. Coincide con l'orario in cui sono terminate le operazioni di ormeggio in banchina; tuttavia, l'ancoraggio in rada è considerato ATA in caso di movimento di persone o di merci ovvero di fornitura di servizi portuali dalla nave o verso la nave.
8. **ETD (*Estimated Time of Departure*):** orario della prevista partenza della nave.
9. **ATD (*Actual Time of Departure*):** orario effettivo di partenza della nave inserito al PMIS dall'Autorità Marittima. Coincide con il termine delle operazioni di disormeggio dalla banchina, ovvero di disancoraggio per le navi in rada.
10. **BDTI:** Banca Dati Traffico Integrata, che costituisce un ausilio ai dichiaranti mediante la precompilazione con il riuso dei dati memorizzati.
11. **PMIS (*Port Management Information System*):** Sistema informativo per la gestione amministrativa delle attività di cui all'art. 14-*bis* del Decreto Legislativo n. 196 del 19 agosto 2005.
12. **Porto base:** porto del territorio nazionale indicato espressamente dall'armatore, con dichiarazione vistata dall'Autorità Marittima del medesimo porto;
13. **VISIT_ID:** Identificativo unico nazionale della sosta nave, inteso quale codice univoco che identifica la sosta della nave in porto, anche verso le altre Amministrazioni dello Stato. Il "VISIT_ID" si compone di 13 (tredici) caratteri:
 - a. i primi 5 (cinque) caratteri identificano il porto secondo la codifica UNECE, denominata "UN/LOCODE". In particolare, per il bacino portuale di Savona è "ITSVN", mentre per il bacino portuale di Vado Ligure (SV) è "ITVDL";
 - b. i successivi 2 (due) caratteri identificano l'anno di riferimento in cui è stata aperta la sosta nave (ad esempio, per l'anno 2021, è indicato "21");
 - c. i restanti 6 (sei) caratteri rappresentano il numero progressivo del contatore soste-nave per ogni bacino portuale. In particolare, trattasi di un valore generato automaticamente dal sistema PMIS che va da "000001" a "899999".

Articolo 2 **(Avvio del PMIS)**

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento, gli obblighi di dichiarazione relativi all'arrivo, sosta e partenza nave nel/dal porto di Savona - Vado Ligure (SV), devono essere adempiuti dai dichiaranti, preventivamente accreditati, mediante l'impiego del PMIS, secondo quanto disciplinato dalla presente Ordinanza.

Articolo 3 **(Accesso al Sistema)**

1. In ragione delle norme citate in premessa, sono legittimati ad accedere al PMIS i dichiaranti

e gli altri utenti abilitati in possesso delle credenziali personali di accesso.

2. Le organizzazioni che, in ragione delle norme citate in premessa alla presente Ordinanza, siano legittimate a operare tramite il sistema telematico di cui trattasi, devono richiedere il rilascio delle credenziali di accesso al sistema per i propri dipendenti autorizzati all'utilizzo del sistema PMIS, specificandone attribuzioni e profili di responsabilità, tenuto conto delle prerogative esclusive del Raccomandatorio Marittimo, mediante la compilazione del modulo di cui all'**allegato 1** della presente Ordinanza. Le credenziali rilasciate sono da intendersi strettamente personali e, pertanto, il titolare ne è responsabile dell'uso.
3. La richiesta di cui al comma precedente, debitamente compilata, dovrà essere inoltrata alla Capitaneria di Porto di Savona, all'indirizzo mail: so.cpsavona@mit.gov.it, per il tramite dell'organizzazione di appartenenza e sottoscritta dall'interessato. Una volta esaminata e giudicata conforme, l'utente riceverà le credenziali di accesso alla mail indicata nel modulo di richiesta account.
4. Nel caso in cui la nave non ricorra alla raccomandazione marittima, la richiesta delle credenziali potrà essere avanzata dal Comandante *pro tempore* della nave.
5. Ogni variazione delle informazioni contenute nel modulo di richiesta credenziali del personale abilitato relative al Raccomandatorio o delle deleghe di rappresentanza dovrà essere comunicata entro 48 ore alla Capitaneria di Porto di Savona. Al momento della cessazione del rapporto con questa Autorità Marittima, ma anche dell'agente col Raccomandatorio Marittimo, si dovrà richiedere la cancellazione delle credenziali da parte dei soggetti responsabili, tramite mail, all'indirizzo: so.cpsavona@mit.gov.it.
6. Il PMIS è raggiungibile al seguente indirizzo web: <https://www.vts.guardiacostiera.gov.it/>, utilizzando qualsiasi *browser* di navigazione internet e selezionando il nodo "Savona".
7. Le istanze e le dichiarazioni generate dal PMIS, a seguito dell'inserimento dei dati per la loro compilazione, ed inviate dai dichiaranti all'Autorità Marittima o alle altre Amministrazioni, hanno lo stesso valore delle istanze e delle dichiarazioni sottoscritte dal titolare delle credenziali con firma autografa apposta in presenza del dipendente addetto al procedimento.

Articolo 4

(Aggiornamento Banca Dati Traffico Integrata)

1. In fase preliminare, prima di creare la sosta della nave sul PMIS (esclusivamente richiamando la nave medesima tramite inserimento del relativo Codice IMO), il dichiarante o l'utente abilitato, qualora verifichi che la nave in parola non risulti inserita nella BDTI ("Banca Dati Traffico Integrata") o che i dati in essa contenuti non siano aggiornati o completi, deve procedere come meglio indicato nei commi successivi del presente articolo.
2. Nel caso in cui la nave sia presente all'interno della BDTI, ma i dati contenuti nella relativa scheda anagrafica non siano correttamente aggiornati, il dichiarante o l'utente abilitato deve provvedere alla modifica sul sistema PMIS e inviare all'indirizzo mail: so.cpsavona@mit.gov.it il documento e/o la certificazione attestante la modifica apportata. Pertanto, prima di procedere alla creazione della sosta nave, si deve attendere l'approvazione alla modifica inserita nella BDTI da parte dell'Autorità Marittima.
3. Qualora, invece, la nave non risulti presente nel database dell'anagrafica, il dichiarante o l'utente abilitato deve inviare alla mail: so.cpsavona@mit.gov.it il modulo in **allegato 2** ("Inserimento Nave"), debitamente compilato in tutte le sue parti, allegando copia dell'Atto di nazionalità/Certificato di registro o di altra certificazione attestante la variazione/mancanza richiesta e dello *Ship's Particulars*, al fine di consentire all'Autorità Marittima di procedere all'inserimento della nave nella BDTI del Sistema PMIS.
4. L'esito dell'avvenuto inserimento o dell'approvazione della modifica è notificato al richiedente all'indirizzo mail comunicato all'atto dell'iscrizione del sistema PMIS, al fine di procedere alla creazione della sosta, ai sensi di quanto disciplinato nell'articolo successivo.

5. La correttezza dei dati inseriti dal sistema in precompilazione deve essere sempre verificata dai dichiaranti prima del loro invio, poiché essi restano responsabili circa la veridicità del dato inserito nelle formalità e dichiarato all'Autorità Marittima.

Articolo 5

(Creazione della sosta e acquisizione del VISIT_ID)

1. Il PMIS, all'atto della creazione della sosta-nave, genera automaticamente il VISIT_ID. Pertanto, ogni sosta-nave in porto ha un proprio VISIT_ID.
2. Il VISIT_ID assegnato non può essere riutilizzato, anche in caso di annullamento della sosta nave.
3. Il VISIT_ID non cambia nel caso in cui la stessa sosta sia trattata da diversi dichiaranti.
4. In caso di avaria al sistema PMIS, il personale di questo Comando, su specifica richiesta da parte del dichiarante o dell'utente abilitato (**allegato 3**), da inviare all'indirizzo mail: so.cpsavona@mit.gov.it, procede all'assegnazione, mediante "Registro elettronico manuale", di un numero progressivo della sosta-nave, con un valore compreso tra "900001" e "999999".
5. La nave che sosta più volte in porto riceve un VISIT_ID per ciascuna sosta, salvo quanto previsto dal Decreto Ministeriale 27 aprile 2017, citato nelle premesse; in tal caso, viene assegnato dal "porto base" un VISIT_ID per tutto il periodo previsto dall'articolo 3 del sopracitato Decreto.

Articolo 6

(Elenco dei certificati nave)

1. Dopo la creazione della sosta e prima dell'inoltro della formalità all'Autorità Marittima, il dichiarante o l'utente abilitato deve verificare che nell'apposita sezione "Certificati Nave" del PMIS siano presenti i dati (data e luogo di rilascio, data e luogo della eventuale visita annuale/intermedia, data di scadenza) relativi ai sottoelencati certificati, in funzione del rispettivo campo di applicazione previsto dalle pertinenti norme in materia:
 - a. Certificato di sicurezza per nave da passeggeri;
 - b. Certificato di sicurezza costruzione per nave da carico;
 - c. Certificato di sicurezza dotazioni per nave da carico;
 - d. Certificato di sicurezza radio per nave da carico;
 - e. Certificato internazionale di bordo libero;
 - f. Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale (IOPP);
 - g. Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da liquami (ISPP);
 - h. Tabella d'armamento (*Minimum Safe Manning*);
 - i. Certificato internazionale del lavoro marittimo MLC 06 (*Maritime Labour Certificate - MLC'06*).
2. Per le navi italiane non provviste, i dati della certificazione di cui sopra, in funzione dei limiti di stazza, lunghezza, età e abilitazione della nave, sono sostituiti da quelli relativi alla certificazione nazionale equivalente o sostitutiva.
3. Nell'ipotesi in cui venga effettuato un rinnovo, una modifica o una variazione dei dati sui certificati presenti nella BDTI, il dichiarante o l'utente abilitato deve provvedere ad aggiornarli.
4. Nel caso in cui la nave, nel porto di approdo, debba effettuare operazioni soggette a specifica autorizzazione o nulla osta, per il cui rilascio è richiesta l'esibizione di specifica

certificazione, essa può essere inserita nella BDTI, mediante *upload* sul PMIS della scansione del certificato in formato “.pdf”.

5. Sul sistema PMIS, in particolare nella BDTI, non dovrà essere allegato la copia digitale di alcun certificato nave Ai sensi dell'articolo 180 del Codice della Navigazione, l'Autorità Marittima può richiedere l'esibizione dell'originale di qualsiasi certificato, ancorché già presente nella BDTI, salvo quanto previsto dagli articoli da 20 a 23-*quater* del Codice dell'Amministrazione Digitale.

Articolo 7

(Nota d'informazioni di arrivo)

1. La nota di informazione e i formulari “IMO FAL” di cui al comma 1 dell'art. 179 del Codice della Navigazione devono essere inoltrati all'Autorità Marittima utilizzando la funzionalità “Prenotifica h24” presente su PMIS. Tale documento, ai sensi del comma 3 dell'art. 179 del Codice della Navigazione, deve essere inoltrato con un anticipo di almeno 24 (ventiquattro) ore rispetto all'ETA, ovvero al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la navigazione sia di durata inferiore alle 24 (ventiquattro) ore. Qualora, alla partenza della nave, non sia noto il porto di scalo o esso vari nel corso del viaggio, le informazioni di cui al presente comma devono essere inviate senza ritardo, non appena sia noto il porto di destinazione.
2. La “Dichiarazione di arrivo” deve essere presentata entro le 12(dodici) ore dall'inserimento dell'ATA nel sistema PMIS.

Articolo 8

(Rilascio delle spedizioni - Dichiarazione integrativa di partenza)

1. I dati inseriti nel sistema dal dichiarante non possono essere modificati dopo l'inserimento dell'ATD da parte dell'Autorità Marittima.
2. Per comprovati motivi, il dichiarante che intenda variare, dopo l'inserimento dell'ATD, i dati già inseriti per ottenere il rilascio delle spedizioni, deve farne motivata richiesta all'Autorità Marittima per essere abilitato alla modifica.
3. Dopo il rilascio delle spedizioni e prima dell'effettiva partenza della nave, i dati precedentemente inseriti (carico, passeggeri, destinazione, ecc.) possono, in ogni caso, essere modificati attraverso la funzionalità “Rivisto partire”, inviando all'Autorità Marittima una nuova *dichiarazione integrativa di partenza* in sostituzione della precedente, corredata di tutta la documentazione generata automaticamente dal sistema.

Articolo 9

(Altre pratiche soggette al PMIS)

1. Sono soggette all'inoltro tramite il PMIS le istanze per autorizzazione e/o nulla osta e le comunicazioni relative a:
 - a. assegnazione degli accosti;
 - b. richiesta movimento;
 - c. rifiuti di bordo e residui del carico;
 - d. bunkeraggio;
 - e. imbarco, sbarco e transito di merci pericolose in colli di cui al Decreto Dirigenziale n. 303 del 7 aprile 2014, come modificato per effetto del Decreto Dirigenziale n. 565 del 25 giugno 2019;
 - f. imbarco, sbarco di merci solide alla rinfusa, di cui al Decreto n. 1340 del 30 novembre 2010,
 - g. ISPS “Ship Pre-Arrival Security Information”;

- h. comunicazioni di cui all'art. 13 del Decreto Legislativo n. 53 del 24 marzo 2011 (Comunicazione preventiva di navi assoggettabili a ispezione estesa);
 - i. acque di zavorra;
 - j. fermo macchina;
 - k. allibo.
2. Le sopra citate istanze e comunicazioni devono essere presentate tramite il PMIS, nei tempi e nelle modalità previste dalle norme sopra citate.
 3. L'utilizzo del PMIS per le pratiche di cui ai commi precedenti dovrà comunque armonizzarsi con quanto dettato dalle singole Ordinanze ovvero disposizioni vigenti richiamate in premessa.

Articolo 10

(Avaria o indisponibilità dei sistemi informatici)

1. In caso di avaria o malfunzionamento dei sistemi informatici dell'Amministrazione che inibisca totalmente o parzialmente l'uso del PMIS, viene attivata la procedura di emergenza. In tal caso, le comunicazioni e le istanze previste dagli articoli precedenti possono eccezionalmente essere inviate, tramite e-mail, all'indirizzo: so.cpsavona@mit.gov.it.
2. In caso di avaria totale dei sistemi informatici, le comunicazioni e le istanze previste dagli articoli precedenti possono eccezionalmente essere inviate in forma cartacea.
3. Eventuali avarie o malfunzionamenti del sistema PMIS devono essere comunicate all'indirizzo mail: so.cpsavona@mit.gov.it, indicando nel testo una breve descrizione dell'anomalia, i passaggi per riprodurla e allegando uno *screen-shot* di eventuali messaggi di errore. Ogni segnalazione ricevuta sarà verificata da questa Autorità Marittima che, a seconda dei casi, valuterà l'attivazione di eventuali procedure di emergenza.

Articolo 11

(Tributi speciali e tassa d'ancoraggio)

1. Il dichiarante o l'utente abilitato provvede all'adempimento degli oneri fiscali all'atto della presentazione della pratica di arrivo e fornisce prova dell'avvenuto pagamento in accordo alle funzioni del PMIS, inserendo nella "*Dichiarazione di arrivo*" gli estremi identificativi del pagamento dei tributi speciali e della tassa d'ancoraggio.
2. Il dichiarante o l'utente abilitato provvede all'adempimento degli oneri fiscali prima di inoltrare la pratica di partenza e deve fornire prova dell'avvenuto pagamento in accordo alle funzioni del PMIS, inserendo nella "*Dichiarazione integrativa di partenza*" gli estremi identificativi dei tributi speciali e della tassa d'ancoraggio.

Articolo 12

(Uso degli allegati e modulistica)

1. La documentazione correlata alle pratiche di cui ai precedenti articoli e non espressamente contemplata nel PMIS, deve essere allegata in formato ".pdf", ".jpg", ".tiff", con la risoluzione minima che ne consenta una celere e agevole lettura.
2. Non devono essere allegati documenti contenenti dati già inseriti in modo strutturato nelle maschere del sistema, ad esclusione degli elementi identificativi della nave e della sosta.

Articolo 13

(Pratiche escluse)

1. Le navi non obbligate all'uso del PMIS adempiono agli obblighi di dichiarazione e alle

formalità di arrivo e partenza, mediante presentazione diretta presso gli uffici dell'Autorità Marittima o con le altre modalità telematiche ammesse (PEC, PEI, ecc.).

2. Con le stesse modalità vengono adempiuti gli obblighi di dichiarazione non ancora attivi nel sistema PMIS.

Articolo 14 **(Entrata in vigore)**

1. La presente Ordinanza entra in vigore alle ore **00,01** del giorno **17 maggio 2021** e, in pari data, abroga qualsiasi precedente disposizione in contrasto con essa.

Articolo 15 **(Disposizioni finali)**

1. Gli allegati 1, 2 e 3, gli annessi e le premesse alla presente Ordinanza costituiscono parte integrante della stessa e, dove necessario, devono essere correttamente e debitamente compilati in ogni loro parte.
2. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata mediante l'affissione all'albo della Capitaneria di Porto di Savona e la pubblicazione sul sito internet istituzionale <http://www.guardiacostiera.gov.it/savona>, nella sezione "Ordinanze", ai sensi dell'art. 32 della Legge 18 giugno 2009, n. 69.

Articolo 16 **(Sanzioni)**

1. Salvo che il fatto non costituisca reato o illecito amministrativo di cui all'articolo 1195 del Codice della Navigazione, chiunque non osserva le disposizioni contenute nel presente provvedimento è punito con la sanzione amministrativa di cui all'articolo 1174 del Codice della Navigazione.

Savona, 11 maggio 2021

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Francesco CIMMINO

(firmato digitalmente ai sensi del CAD)

Firmato Digitalmente da/Signed by:

FRANCESCO CIMMINO

In Data/On Date:

martedì 11 maggio 2021 15:56:11



Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile
CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

SITO WEB; www.guardiacostiera.gov.it/savona
 P.E.C. cp-savona@pec.mit.gov.it

Modulo per la gestione delle credenziali d'accesso al sistema informatico PMIS

Da inviare alla casella di posta elettronica so.cpsavona@mit.gov.it

TIPO RICHIESTA	
Primo rilascio ☐	Modifica Dati ☐ Rigenerazione Password ☐ Cancellazione ☐
TIPO UTENTE	
☐ Agente Raccomandatario	☐ Spedizioniere ☐ Terminalista ☐ Comandante Nave
☐ Autorità di Sistema Portuale	☐ Altro
PORTI PER I QUALI SI RICHIEDE L'ATTIVAZIONE	
Savona (ITSVN) e Vado Ligure (ITVDL)	
DATI UTENTE	
Nome	
Cognome	
E-mail	
Identificato a mezzo	☐ Carta d'identità ☐ Passaporto ☐ Altro _____ Numero _____ Rilasciato da _____ il / /
Altre notizie utili	
DATI RACCOMANDATARIO	
L'utente per il quale si richiedono le credenziali è anche raccomandatario marittimo?	☐ SI ☐ NO Se SI, nei successivi campi inserire solo i dati relativi a numero e luogo d'iscrizione.
(R1) Nome e Cognome	
Numero e luogo d'iscrizione	
E-mail	
L'utente per il quale si richiedono le credenziali lavora per più di un raccomandatario marittimo?	☐ SI ☐ NO Se SI, nei successivi campi inserire i dati relativi agli ulteriori raccomandatari da associare all'utenza.
(R2) Nome e Cognome	
Numero e luogo d'iscrizione	
E-mail	
L'utente per il quale si richiedono le credenziali lavora per più di un raccomandatario marittimo?	☐ SI ☐ NO Se SI, nei successivi campi inserire i dati relativi agli ulteriori raccomandatari da associare all'utenza.
(R3) Nome e Cognome	
Numero e luogo d'iscrizione	
E-mail	

DATI AZIENDA	
Ragione Sociale	
Legale Rappresentante/Titolare	
Indirizzo sociale	
Telefono e FAX	
E-mail	
Partita IVA	

LE CREDENZIALI VENGONO RICHIESTE PER LO SVOLGIMENTO DELLE SEGUENTI PRATICHE	
☐ TUTTE ☐ ISPS ☐ Accosto e Movimento ☐ Arrivo Partenza ☐ Bunkeraggio ☐ Rifiuti ☐ Merci Pericolose ☐ Allibo ☐ Fermo Macchina ☐ Acque di Zavorra ☐ Lavori con fiamma ☐ Altro (specificare)	
L'utente è in possesso delle abilitazioni e dei requisiti per merci pericolose come previsto dal capitolo IMDG code 1.3	☐ SI ☐ NO

E-MAIL DI NOTIFICA:	
Indicare una casella di posta elettronica alla quale il sistema potrebbe inviare notifiche sullo stato delle pratiche	

Il sottoscritto si impegna a comunicare tempestivamente all'Autorità Marittima eventuali variazioni dei dati e/o la richiesta di cancellazione dell'account in caso, per qualsivoglia motivo, non opererà più con il sistema. Il richiedente s'impegna, altresì, a trattare le informazioni ed i dati gestiti dal PMIS, alle quali avrà accesso a seguito rilascio delle credenziali, nel rispetto della vigente normativa nazionale sulla Privacy e dei locali regolamenti istituiti e a non diffonderli a soggetti estranei e comunque non coinvolte nelle formalità trattate.

Data di compilazione		Firma dell'Utente
Firma Azienda Richiedente		

Informativa ex art. 13 D.lgs. 196/2003

1. I dati da Lei forniti verranno trattati per le seguenti finalità: rilascio account PMIS
2. Il trattamento sarà effettuato con le seguenti modalità: informatico e manuale.
3. Il conferimento dei dati è obbligatorio al fine di identificare gli utenti che accedono al PMIS e l'eventuale rifiuto di fornire tali dati comporta il mancato rilascio delle credenziali di Account richieste con il presente modulo.
4. I dati non saranno comunicati ad altri soggetti, né saranno oggetto di diffusione.

Spazio riservato alla Capitaneria di Porto di Savona

Data di rilascio	
------------------	--

Sono state rilasciate le seguenti credenziali:

NOME UTENTE	PASSWORD

La password dovrà essere modificata al primo accesso, utilizzando un adeguato livello di sicurezza (ad es. introducendo caratteri numerici, speciali, maiuscole, minuscole, eccetera), e, successivamente, l'utente s'impegna a mantenerne la riservatezza ed a modificarla periodicamente nonché a comunicare tempestivamente all'Autorità Marittima, qualsiasi evento (furto, smarrimento, ecc.) che possa pregiudicare la sicurezza del sistema.

Il Comando

Note per la corretta compilazione e per la presentazione del modulo

Ogni UTENTE deve inserire una *e-mail* univoca, al fine di consentire il rilascio delle credenziali.

Non è consentito indicare e-mail già presenti nel sistema e quindi già associate ad altri utenti PMIS.

Ogni UTENTE e/o RACCOMANDATARIO che intende operare a sistema, dovrà compilare un modulo.

Se una PERSONA FISICA lavora per più di una SOCIETÀ dovrà compilare un modulo per ogni SOCIETÀ accreditata che intende operare sul PMIS.

Per ogni modulo di richiesta credenziali dovrà essere fornita una copia del documento d'identità e del codice fiscale del richiedente.

Laddove il richiedente non sia un AGENTE MARITTIMO/RACCOMANDATARIO, nei campi relativi ai dati SOCIETÀ e RACCOMANDATARIO inserire i dati della COMPANY e di un Responsabile. Ad esempio: per il COMANDANTE NAVE - il nome e cognome dell'ARMATORE e i dati della COMPANY, per l'UTENTE TERMINALISTA - il nome e cognome di un responsabile o del titolare della SOCIETÀ e i dati della COMPANY, eccetera.

Gli AGENTI MARITTIMI che lavorano per due o più AGENZIE MARITTIME dovranno compilare due o più modelli e si provvederà al rilascio di diverse credenziali d'accesso.



Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili

CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

SITO WEB: www.guardiacostiera.gov.it/savonaP.E.C. cp-savona@pec.mit.gov.itDa inviare alla casella di posta elettronica: so.cpsavona@mit.gov.it

DATI DEL RICHIEDENTE			
Nome Agenzia			
Cognome		Nome	
Telefono fisso		Cellulare	

DATI NAVE		
MAIN	Nome della Nave <i>Vessel Name</i>	
	Bandiera della Nave <i>Flag</i>	
	Tipo Nave <i>Main Type</i>	(Specificare: Passeggeri, Ro-ro, Tanker, ecc.)
	Compagnia di Gestione <i>ISM Company</i>	
	Numero IMO Compagnia di gestione <i>IMO Company number</i>	
	Stazza Lorda <i>Gross Tonnage</i>	☐ INTERNAZIONALE ☐ NAZIONALE
	Stazza Netta <i>Net Tonnage</i>	☐ INTERNAZIONALE ☐ NAZIONALE
	Numero IMO <i>IMO number</i>	
	MMSI	
	Nominativo Internazionale <i>Call Sign</i>	
	Ufficio di iscrizione <i>Port Of Registry</i>	
	Numero di iscrizione <i>Official Number</i>	
	N° Immarsat	
Constructi	Data in cui è stato stipulato il contratto per la costruzione della nave <i>Contract Date</i>	
OWNERSHIP	Proprietario <i>Registered Owner</i>	
	Nazionalità del proprietario <i>Registered Owner Country</i>	
	Manager della nave <i>Manager</i>	
	Nazionalità del Manager <i>Manager Country</i>	
SCANTLING	Lunghezza <i>Length Over All</i>	
	Larghezza <i>Beam</i>	
	Pescaggio <i>Draft</i>	

Firma del richiedente

DISPOSIZIONI INTEGRATIVE**Premessa**

1. In considerazione della realtà del porto di Savona-Vado Ligure, anche alla luce dell'esperienza maturata, con il presente allegato sono stabilite disposizioni integrative, di dettaglio, in merito alla gestione delle funzionalità offerte dal Sistema informatico PMIS.

Regola1**(Accesso al sistema PMIS)**

1. Gli utenti che hanno l'obbligo di interfacciarsi con il Sistema PMIS devono chiedere il rilascio delle credenziali personali di accesso mediante apposita istanza secondo le modalità di cui al precedente allegato 1, debitamente compilato e sottoscritto dal soggetto che richiede l'abilitazione.
2. Qualora non diversamente indicato, l'espletamento delle pratiche amministrative relative all'arrivo, sosta e partenza di tutte le navi che scalano il porto di Savona-Vado Ligure devono essere formalizzate dal Raccomandatario marittimo, ovvero dall'Utente abilitato, tramite il portale PMIS:
 - a) con un anticipo non inferiore alle 24 ore dal previsto arrivo della nave nel porto, ovvero;
 - b) al più tardi al momento in cui la nave lascia il porto precedente qualora la durata del viaggio sia inferiore alle 24 ore, ovvero ancora;
 - c) nel momento in cui è acquisita l'informazione della destinazione del porto di Savona-Vado Ligure, se lo scalo di destinazione non è noto o se lo stesso è stato aggiornato nel corso del viaggio.

Regola 2**(Pre-notifica 24H)**

1. Il Raccomandatario marittimo, ovvero l'Utente abilitato, deve provvedere all'inserimento della pre-notifica attraverso il sistema PMIS. La pratica deve essere corredata dai formulari FAL di seguito riportati:
 - a) FAL n. 1 dichiarazione generale;
 - b) FAL n. 2 dichiarazione di carico;
 - c) FAL n. 3 dichiarazione delle provviste di bordo;
 - d) FAL n. 4 dichiarazione degli effetti personali dell'equipaggio;
 - e) FAL n. 5 ruolo dell'equipaggio;
 - f) FAL n. 6 elenco dei passeggeri;
 - g) FAL n. 7 dichiarazione merci pericolose a bordo.
2. Le navi che rientrano nell'ambito di applicazione del Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 196, quando provengono da un porto comunitario, sono esentate dall'obbligo di trasmissione dei formulari IMO-FAL numeri 3, 4 e 6 (articolo 21 D .Lgs. n. 169/2016).
3. All'interno della "Anagrafica Nave", e non per singola istanza, devono essere presenti dati dei certificati di seguito elencati:
 - a) Assicurazione degli Armatori per i crediti marittimi (Certificato P&I);

- b)** Assicurazione a copertura della responsabilità civile per danni da inquinamento da idrocarburi (Assicurazione CLC), qualora prevista;
- c)** Certificato di assicurazione obbligatoria Bunker OIL 2001.

Regola 3 **(ISPS Pre-Arrival Security Form)**

- 1.** Il Raccomandatario marittimo, ovvero l'Utente abilitato, deve provvedere, in accordo alle tempistiche di cui alla precedente Regola 1, comma 2, all'inoltro della scheda per le informazioni di sicurezza di pre-arrivo della nave, prevista dalla SOLASXI-2/9 e dall'articolo 6.1 del Reg. CE n. 725/2004, tramite il sistema PMIS 2, corredata dai seguenti documenti in formato strutturato:
 - a)** FAL n. 5 ruolo dell'equipaggio;
 - b)** b) FAL n. 6 elenco dei passeggeri;
 - c)** FAL n. 7 dichiarazione merci pericolose presenti a bordo;
 - d)** ISSC (International Ship Security Certificate).
- 2.** Il presente obbligo non si applica alle unità in possesso di esenzione rilasciata ai sensi dell'articolo 7 del Reg. CE n. 725/2004.
- 3.** Il presente obbligo si applica alle navi che rientrano nell'ambito di applicazione del Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 196 anche quando provengono da un porto comunitario.

Regola 4 **(Domanda di Accosto e movimento nave)**

- 1.** Il Raccomandatario marittimo, ovvero l'Utente abilitato, deve presentare la domanda di accosto, ed eventuale domanda di movimento nave
- 2.** Nel caso in cui il Raccomandatario marittimo riceva, dopo l'approvazione da parte dell'Ufficio Accosti, comunicazioni di ritardo o di anticipo rispetto all'orario già comunicato di arrivo di navi inserite nella situazione giornaliera e la stessa riguardi, comunque, il medesimo ormeggio programmato, questi dovrà immediatamente aggiornare la relativa domanda di accosto, operando attraverso il campo "*variazioni dati sosta*" del sistema PMIS2, dandone notizia all'Ufficio Accosti e alla Sala Operativa- Savona VTS di questa Capitaneria di Porto.
- 3.** La dichiarazione di prontezza del Terminalista, concessionario della banchina ove è diretta la nave, è resa contrassegnando l'apposita casella nel sistema PMIS, previa registrazione per l'accesso in rete al sistema, compilando la scheda credenziali allegata alla presente Ordinanza (***allegato 1***). In caso di impossibilità di accedere al sistema, valgono le disposizioni di cui all'articolo 10 della presente Ordinanza.

Regola 5 **(Notifica e Conferimento Rifiuti)**

- 1.** Per l'espletamento delle pratiche inerenti la notifica nonché il conferimento/deroga dei rifiuti di bordo, il Raccomandatario marittimo, ovvero l'Utente abilitato, deve compilare i campi previsti dal sistema PMIS.
- 2.** Al fine di ottenere la deroga al conferimento, all'interno della pratica deve essere inserito il successivo porto di scalo necessariamente coincidente con quello di conferimento.
- 3.** Il modulo di notifica deve essere ripresentato qualora intervengano modifiche ai dati già segnalati o variazioni sostanziali nei quantitativi dichiarati e, comunque, sempre nel caso in cui l'unità soste in porto per un periodo superiore ai 7 (sette) giorni.

Regola 6
(Fermo Macchina)

1. Per il rilascio dell'autorizzazione al fermo macchina (cosiddetto immobilizzo), il Raccomandataro marittimo ovvero l'Utente abilitato deve inoltrare la pratica attraverso il sistema PMIS 2 allegando la scansione dell'istanza sottoscritta dal Comandante della nave.
2. Qualora il fermo macchina debba essere effettuato in giorni festivi od al di fuori dell'orario d'ufficio dell'Autorità Marittima, la richiesta deve essere trasmessa, comunque, in orario di apertura al pubblico al fine di consentirne la corretta trattazione.

Regola 7
(Bunkeraggio)

1. Per l'espletamento delle pratiche inerenti il bunkeraggio, con un anticipo non inferiore alle 12 (dodici) ore dal previsto inizio dell'operazione di rifornimento il Raccomandataro marittimo, ovvero l'Utente abilitato, deve compilare tutti i campi previsti dal sistema PMIS2 ed allegare la scheda di sicurezza del prodotto oggetto di rifornimento, utilizzando il *Tab* "Allegati" e caricando il file in formato ".pdf".

Regola 8
(Dichiarazione di arrivo)

1. Il Raccomandataro marittimo, ovvero l'Utente abilitato, deve provvedere a compilare e trasmettere tutti i campi della richiesta di pratica di arrivo entro 12 (dodici) ore dall'inserimento dell'ATA.
2. Prima di procedere all'inoltro della formalità di arrivo, il Raccomandataro marittimo, ovvero l'Utente abilitato, deve accertare la presenza di tutti i formulari FAL richiamati alla Regola 2, avendo cura di apportare ogni eventuale aggiornamento intercorso rispetto a quanto comunicato con la pratica di pre-arrivo e verificare i dati relativi ai certificati previsti dall'articolo 6 dell'Ordinanza, specificandone data di rilascio, data di scadenza ed eventuali visite annuali/intermedie; queste ultime devono essere inserite nell'apposito campo denominato "visita intermedia".
3. Qualora il Sistema PMIS non consenta la presentazione della pratica di arrivo nave per mancato/non corretto inserimento del valore ATA (*actual time of arrival*), il Raccomandataro marittimo, ovvero l'Utente abilitato, decorsi 30 minuti dall'orario effettivo di arrivo della nave in porto, deve contattare telefonicamente la Capitaneria di Porto di Savona al fine di procedere alla corretta valorizzazione della pratica.
4. Il Raccomandataro marittimo, ovvero l'Utente abilitato, è responsabile della correttezza ed autenticità di quanto inserito a sistema. Il mandato di Rappresentanza è trasmesso utilizzando il *Tab* "Rappresentanza", che deve essere compilato in ogni suo campo, specificando la data di assunzione mandato attraverso il campo "note".
5. La pratica deve contenere, altresì, nel campo "Rank" - ove viene annotata la mansione o la qualifica di bordo - l'indicazione della Regola STCW '95 presente nella certificazione IMO posseduta dal singolo marittimo iscritto in *crew list*.
6. Disposizioni in materia di cabotaggio di cui al Reg. CE 3577/92:
 - a) Qualora la nave rientri nel campo di applicazione di cui al Reg. CE 3577/92 ed imbarchi nel porto di Savona-Vado Ligure merci/passeggeri destinati ad essere sbarcati in altro porto nazionale, il Comando di bordo deve far pervenire, anche tramite il locale Raccomandataro marittimo, apposita dichiarazione come da fac-simile allegato alla circolare ministeriale n.18931 in data 13.07.2018. Tale dichiarazione è resa in osservanza dell'articolo 179, comma 4, Cod. Nav.

7. Disposizioni in materia di cabotaggio di cui al DM 25.12.1999 n. 529.

a) Rientra nel campo di applicazione del DM 25.12.1999 n. 529 nonché della circolare ministeriale n.3097 in data 16.12.2004, la nave dell'armatore comunitario che effettua servizio di cabotaggio marittimo:

a.1) nei collegamenti con e tra le isole, ad esclusione delle navi da carico di oltre 650 tsl, quando il viaggio in questione segue o precede un viaggio in provenienza da o diretto verso un altro Stato;

a.2) di stazza lorda inferiore alle 650 tsl, per tutti i servizi di cabotaggio.

b) Nei casi di cui al precedente punto 7.a), in osservanza dell'articolo 179, comma 4, Cod. Nav., il Comando di bordo deve far pervenire, anche tramite il locale Raccomandataro marittimo, le seguenti informazioni, in aggiunta a quanto richiesto al precedente punto 6.a):

b.1) dichiarazione sostitutiva di atto notorio da cui si evince che sono state soddisfatte tutte le condizioni previste dalla normativa italiana in materia di equipaggio per l'esercizio del cabotaggio di cui alla circolare ministeriale n. 1 del 25.11.99;

b.2) elenco marittimi in grado di impartire ordini e istruzioni nella lingua di lavoro;

b.3) dichiarazione del Comandante della nave, per le navi iscritte nel Registro Internazionale, attestante l'esistenza delle condizioni per lo svolgimento del servizio di cabotaggio;

b.4) certificazione attestante la qualità, quantità e destinazione del carico;

b.5) eventuali accordi sindacali in deroga alla L. 30/98.

c) Possono essere eventualmente omesse le informazioni già in possesso dell'Autorità Marittima (vds punti 7.b.2 e 7.b.5), nonché il quadro riassuntivo dell'equipaggio e la tabella minima d'armamento previsti dal DM 25.12.1999 n. 529 e dalla circolare ministeriale n. 3097 del 16.12.2004, in quanto preventivamente accluse in pratica nave e di essa facente parte integrante.

d) Le navi di linea sono assoggettate agli adempimenti di cui al precedente punto 7.b) in occasione del primo approdo presso il porto di Savona-Vado Ligure e, successivamente, almeno una volta alla settimana.

Regola 9

(Dichiarazione integrativa di Partenza)

1. Il Raccomandataro marittimo ovvero l'Utente abilitato deve compilare, secondo le stesse procedure di cui alla regola precedente, la richiesta di pratica di partenza da inviare tramite PMIS2 inserendo, come unico ulteriore allegato, la "*Dichiarazione del Comandante*" (o dell'armatore), ai sensi di quanto previsto dall'art. 181 del Codice della Navigazione.

2. Nel caso in cui la partenza sia presentata da un Raccomandatario marittimo diverso da quello che ha espletato la pratica di arrivo, devono essere allegati i seguenti documenti in formato “.pdf”:
 - a) nel tab “Allegati”:
 - a.1) Assunzione mandato del Raccomandatario cedente,
 - a.2) Dichiarazione disponibilità fondi del Raccomandatario cedente.
3. La dichiarazione fondi del raccomandatario accettante deve essere inserita in formato strutturato in accordo con le funzionalità del sistema PMIS 2.

Regola 10 **(Rivisto Partire)**

1. Qualora la partenza della nave avvenga con un ritardo superiore alle 24 ore rispetto all'orario di approvazione della Dichiarazione integrativa di partenza, quest'ultima decade. In tale circostanza, il Raccomandatario marittimo, ovvero l'Utente abilitato, che ha presentato la pratica deve procedere alla presentazione di una richiesta di rivisto partire con le stesse modalità previste per la dichiarazione integrativa di partenza di cui alla Regola 8, avendo cura di apportare ogni eventuale intervenuto aggiornamento.
2. In ogni caso, il Raccomandatario marittimo, ovvero l'Utente abilitato, deve presentare il rivisto partire qualora vi siano variazioni rispetto alle informazioni comunicate con la dichiarazione integrativa di partenza occorse in seguito all'approvazione della stessa, anche qualora queste intervengano prima delle tempistiche suddette (24 ore).

Regola 11 **(Pratiche in abbonamento)**

1. Gli adempimenti di arrivi e partenze previsti dal Decreto del Ministero Infrastrutture e Trasporti 27 aprile 2017, articolo 3 devono essere svolte tramite il sistema PMIS 2, con le modalità di seguito specificate.

a) Domanda di accosto

- a.1) La domanda di accosto deve essere inserita nel sistema PMIS almeno 24 ore prima del previsto inizio dell'abbonamento.
- a.2) Il Raccomandatario marittimo, ovvero l'Utente abilitato, in fase di apertura della pratica (sosta) deve indicare nel campo “Tipo Pratica” la tipologia di abbonamento:
 - a.2.1) abbonamento annuale;
 - a.2.2) abbonamento mensile;
 - a.2.3) abbonamento settimanale.

b) Dichiarazione di Arrivo

- b.1) La pratica di arrivo nave deve essere inserita con le stesse modalità previste dalla Regola 8, ad eccezione del formulario IMO FAL 6.
- b.2) La compilazione dell'arrivo sul Ruolo Equipaggio sarà effettuata a cura del Comandante.

c) Dichiarazione integrativa di partenza ed inizio abbonamento

- c.1) Dopo aver completato la pratica di arrivo, il Raccomandatario marittimo, ovvero l'Utente abilitato, deve inserire la richiesta di partenza con le stesse modalità

previste dalla Regola 9 precisando nel campo note la dicitura “apertura/inizio abbonamento settimanale/ mensile/annuale”.

- c.2)** La compilazione della partenza sul Ruolo Equipaggio sarà effettuata a cura del Comandante.

d) Gestione oneri fiscali pratiche in abbonamento

- d.1)** La trattazione degli oneri fiscali deve avvenire con le stesse modalità previste dall'articolo 11 dell'Ordinanza.

e) Inserimento tratte.

- e.1)** Per le unità assoggettate ad abbonamento settimanale, per “tratta” si intende qualsiasi viaggio dal porto base con destinazione località nazionali o estere (dichiarate in pratiche di partenza) distanti non oltre quaranta miglia dal porto base compiuto nell'arco delle 24 ore.
- e.2)** Il Raccomandatario marittimo ovvero l'Utente abilitato deve “caricare” i viaggi effettuati in regime di abbonamento settimanale avendo cura di inserire le informazioni richieste dal sistema per ogni singola tratta.

f) Notifica e Conferimento rifiuti

- f.1)** L'espletamento delle pratiche inerenti alla notifica nonché al conferimento/deroga dei rifiuti di bordo deve avvenire con le stesse modalità previste dalla Regola 5, ad eccezione delle navi in possesso di esenzione rilasciata ai sensi degli articoli 6, 7 e 8 del D.Lgs.182/2003.
- f.2)** È possibile caricare più pratiche relative alla notifica nonché al conferimento/deroga dei rifiuti all'interno del periodo di validità dell'abbonamento.

Regola 12

(Comunicazione delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo)

1. Il Raccomandatario marittimo, ovvero l'Utente abilitato, deve provvedere all'inoltro delle informazioni di cui all'articolo 13 del Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 196, secondo le tempistiche dettate dal decreto stesso, tramite il sistema PMIS 2.
2. Qualora si dovessero verificare *alert* di sistema o eventuali *warning* che indichino differenze tra il FAL7 confermato e FAL7 ricevuto, il Raccomandatario marittimo, ovvero l'Utente abilitato, dovrà, qualora richiesto, fornire evidenza documentale che attesti e garantisca l'uniformità e la coerenza di dati inseriti a sistema confermando che l'IMO FAL7 trasmesso con la pratica non sia stato successivamente cambiato/integrato.

Regola 13

(Imbarco, sbarco e trasbordo di merci pericolose in colli)

1. Al fine dell'autorizzazione/nulla osta all'imbarco/sbarco o al *transhipment* delle merci pericolose in colli, il Raccomandatario marittimo, ovvero l'Utente abilitato, inoltra alla Capitaneria di Porto di Savona la documentazione di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 7 aprile 2014, n. 303 attraverso il sistema PMIS2.

2. L'istanza, debitamente corredata dalla documentazione di cui al suddetto decreto, deve essere presentata con almeno 24 ore di anticipo rispetto al previsto inizio delle operazioni di imbarco, sbarco e trasbordo (*transshipment*) al fine di consentire la trattazione delle stesse in orario d'ufficio.
3. In caso di dimostrata impossibilità, per particolari esigenze commerciali o di traffico, che l'Autorità Marittima si riserva di valutare, le istanze possono essere presentate inderogabilmente con non meno di 4 ore di anticipo rispetto all'inizio delle previste operazioni e, comunque, durante l'orario di apertura al pubblico degli Uffici.
4. In caso di variazione dei colli o delle unità di trasporto del carico o di qualunque altro elemento rilevante dell'istanza, il Raccomandataro marittimo, ovvero l'Utente abilitato, deve tempestivamente procedere alla "*Richiesta invalidazione*" della stessa, tramite l'apposita funzionalità PMIS.
5. I criteri di separazione e stivaggio prescritti dal Codice IMDG rimangono una precisa responsabilità del Comando di bordo.

Regola 14

(Imbarco e sbarco merci solide alla rinfusa)

1. Al fine di ottenere l'autorizzazione/nulla osta all'imbarco/sbarco delle merci solide alla rinfusa, il Raccomandataro marittimo, ovvero l'Utente abilitato, deve inoltrare alla Capitaneria di Porto di Savona, attraverso il sistema PMIS 2, la documentazione di cui al Decreto Dirigenziale 1340 in data 30.11.2010.
2. L'istanza e la documentazione di cui sopra devono essere trasmesse con almeno 24 ore di anticipo rispetto all'inizio delle operazioni di imbarco o sbarco. Le pratiche relative ai giorni festivi o di chiusura dell'ufficio devono essere trasmesse, comunque, in orario d'apertura al pubblico al fine di consentire adeguata trattazione.
3. Prima dell'inizio delle operazioni commerciali di imbarco o sbarco di merci solide alla rinfusa, il Raccomandataro marittimo deve prontamente trasmettere all'indirizzo mail: sicnav.cpsavona@mit.gov.it copia del piano di caricazione/scaricazione (Regola 7.3 cap. VI della SOLAS) e copia della *check-list* di sicurezza terra-nave - Ris. A 862(20), concordata tra il Comandante della nave ed il terminal e, nel caso di sbarco di carichi suscettibili di emissioni di gas tossici od infiammabili o di causare impoverimento del contenuto di ossigeno, copia della certificazione attestante lo stato di sicurezza delle stive rilasciata da un consulente chimico di porto in osservanza a quanto previsto dall'articolo 25 del D. Lgs 272/99. La mancata trasmissione di tale documentazione costituisce motivo di nullità del provvedimento di autorizzazione/nulla osta alle operazioni di imbarco/sbarco.

Regola 15

(Trattazione telematica dei tributi marittimi)

1. Il Raccomandataro marittimo ovvero l'Utente abilitato presenta alla Capitaneria di Porto di Savona, Sezione Armamento e Spedizioni, richiesta di emissione dell'ordine di introito relativo al pagamento di tributi marittimi, utilizzando il *form* in annesso 2, debitamente compilato in tutte le sue parti e sottoscritto. Detta richiesta deve essere spedita alla casella di posta elettronica della Sezione Armamento e Spedizioni (as.cpsavona@mit.gov.it). Ai fini della trattazione, l'**oggetto** della e-mail deve contenere l'indicazione <<**EMISSIONE ORDINE D'INTROITO**>> ed il *form* ivi allegato (in formato .pdf) deve essere nominato nella medesima forma ovvero <<**ORDINE D'INTROITO (NOME_NAVE)**>> (es. <<**ORDINE D'INTROITO NAVE_YELLOW**>>). A corredo, va allegata ogni documentazione utile (obbligatorio il certificato di stazza) per consentire il corretto computo dell'esazione marittima.

2. Il Raccomandatario marittimo, ovvero l'Utente abilitato, non appena acquisita la bolletta mod. A33 dal locale Ufficio delle Dogane, invia copia della quietanza alla Capitaneria di Porto di Savona (e-mail: as.cpsavona@mit.gov.it), specificando nell'oggetto la seguente indicazione **<<PAGAMENTO ORDINE D'INTROITO N..... DEL.....NOME_NAVE>>** (Esempio: **<<PAGAMENTO ORDINE D'INTROITO N. XYZDEL GG.MM.AAAANAVE_YELLOW >>**) ed il file (in formato.pdf) allegato deve essere analogamente nominato ovvero, seguendo l'esempio, **<<PAGAMENTO ORDINE D'INTROITO N.XYZ DEL GG.MM.AAAANAVE_YELLOW>>**.

Regola 16 **(Imposta di bollo)**

1. Ove previsto il pagamento dell'imposta di bollo, il Raccomandatario marittimo, ovvero l'Utente, abilitato deve assolvervi -in via preferenziale -in modo virtuale, con le modalità previste dall'articolo 15 del D.P.R. n. 642/1972 e, solo in via residuale, compilando il modello di cui in annesso 3 che, sottoscritto dal Raccomandatario marittimo, deve essere consegnato con cadenza settimanale ai rispettivi uffici di competenza della Capitaneria di Porto o, in alternativa, firmato digitalmente ed inoltrato via e-mail agli indirizzi di posta elettronica di ciascun ufficio.

Regola 17 **(Disposizioni varie)**

1. Atteso che il sistema informatico PMIS 2 consente di sfruttare la funzione "riuso dei dati", il Raccomandatario marittimo ovvero l'Utente abilitato che accede al portale, unico responsabile della corretta compilazione dell'istanza, deve prestare particolare attenzione affinché non siano richiamati certificati o documenti errati ovvero non più in corso di validità.
2. Inoltre, è fatto obbligo al Raccomandatario marittimo ovvero all'Utente abilitato di inserire negli appositi campi della richiesta di pratica di arrivo il recapito telefonico del soggetto che cura la predisposizione delle pratiche nave e che sia prontamente rintracciabile per ogni eventuale esigenza.
3. Qualora dalla lettura delle note non sia sufficientemente chiara la motivazione del respingimento, il Raccomandatario marittimo, ovvero l'Utente abilitato, avrà cura di contattare l'ufficio preposto alla trattazione della pratica per chiedere ulteriori specifiche in merito.
4. Qualora se ne ravvisi la necessità o l'opportunità, l'Autorità Marittima potrà chiedere eventuali ed ulteriori specifiche od integrazioni documentali ai fini della corretta trattazione della pratica cui il Raccomandatario marittimo ovvero l'Utente abilitato dovrà tempestivamente provvedere.
5. Ogni difformità, anche parziale, delle pratiche formalizzate a sistema PMIS (trascrizioni di certificati e/o tasse non in corso di validità, carenza di informazioni, note omesse od inserite difformemente dalle correnti disposizioni, date errate o carenti) di cui al presente regolamento, costituisce motivo di respingimento della pratica al fine di verificare la correttezza degli inserimenti eseguiti.
6. Nel ricorrere della fattispecie di cui all'articolo 11, comma 1 della presente Ordinanza, qualora l'avaria venga ripristinata prima della chiusura della pratica nave, il dichiarante o l'utente abilitato deve concludere la pratica in modalità emergenziale per provvedere, in un secondo momento, alla caricazione a PMIS dell'intera formalità nave (apertura sosta, dichiarazione arrivo, dichiarazione integrativa di partenza, pratica rifiuti, merci pericolose, ecc) specificando nel campo "note" che trattasi di pratica già autorizzata inserita a sistema ai soli fini di notifica ed aggiornamento dell'applicazione.

7. Eventuali aggiornamenti ai *form* in annesso 1, 2 e 3 del presente Allegato possono essere adottati con determina del Capo Servizio Sicurezza della Navigazione e Portuale della Capitaneria di Porto di Savona.



Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili
CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

SITO WEB: www.guardiacostiera.gov.it/savona
P.E.C. cp-savona@pec.mit.gov.it

Modulo per la richiesta del n. VISIT_ID

Da inviare alla casella di posta elettronica so.cpsavona@mit.gov.it

DATI DEL RICHIEDENTE			
Nome Agenzia			
Cognome		Nome	
Telefono			
Mail PEC			

Causa indisponibilità del sistema PMIS, si richiede il numero di **VISIT_ID** della sosta della seguente nave:

DATI NAVE		
NOME		
IMO		
DATA SOSTA	DAL	AL
SI RICHIEDE:	☐ Recuperare il n. VISIT_ID già assegnato in quanto la sosta era già stata aperta;	
	☐ Assegnare n. VISIT_ID in quanto non è stato possibile aprire la sosta.	

Firma del richiedente

Alla CAPITANERIA DI PORTO
Sezione Armamento e Spedizioni
SAVONA
as.cpsavona@mit.gov.it

OGGETTO: RICHIESTA EMISSIONE ORDINE D'INTROITO

Il sottoscritto _____ in qualità di _____
per conto dell'Agenzia Raccomandataria Marittima _____ chiede
l'emissione dell'ordine di introito relativo al pagamento di (barrare la casella di interesse):

☐ **Diritto Annuale** (art.16 Legge 82/1963)

☐ **Diritto Sostitutivo** per Navi Passeggeri (art. 5 Legge 82/1963)

Passeggeri imbarcati _____ sbarcati _____ transito _____

☐ **Sopratassa di Ancoraggio per le merci in coperta** (art. 17 Legge 82/1963)

Merci in coperta: TEU/M³/NRT _____

☐ **Tassa di ancoraggio per i rimorchiatori** (art.7 Legge 82/1963)

☐ **Tassa d'Ancoraggio** (art.1 D.P.R. 107/2009) per la nave tipo:

☐ [A] Nave per carichi fluidi alla rinfusa (cisterne per greggio, chimichiere, gasiere, bitumiere ecc.)

☐ [B] Nave per carichi secchi alla rinfusa, navi da carico generale, porta contenitori cellulari a 1 ponte, frigorifere

☐ [C] Nave da carico generale a 2 o più ponti con interponte aperto ([C1] TSL<4000; [C2] TSL>=4000)

☐ [D] Nave portacontenitori cellulari a 2 o più ponti e porta bestiame

☐ [E] Nave RoRo, traghetto, carichi unitizzati, porta auto

☐ [F] Nave passeggeri

☐ [G] Nave da pesca

☐ [H] Nave appoggio

Nome Nave _____ **IMO N°** _____

TSN _____ **Bandiera** _____, specificare se: ☐ nazionale ☐ equiparata alla nazionale ☐ non equiparata alla nazionale ☐ non equiparata nazionale che chiede di fruire dei benefici ex art. 3,co.2,DM 05.09.1989 n.339

Kw per asse _____ n. assi _____

Decorrenza dal _____ Durata: ☐ singolo scalo ☐ 30 gg ☐ 12 mesi

Porto di provenienza: _____

Scali successivi: ☐ Stato/UE: _____

☐ Extra UE: _____

Recapito Telefonico _____ e-mail (NONPEC) _____

Firmato _____

PAGAMENTO DELL'IMPOSTA DI BOLLO PER IL RILASCIO DI AUTORIZZAZIONE
PORT MANAGEMENT INFORMATION SYSTEM
CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

Il sottoscritto _____

Codice Fiscale/Partita IVA _____

In relazione al viaggio della nave presso l'approdo di Savona-Vado Ligure

Codice identificativo della Sosta _____

Nome Nave _____

Telefono- Fax- email (pec) _____

consapevole delle sanzioni penali previste dall'articolo 76 del D.P.R. n. 445/2000 e dall'art. 483 del Codice Penale nel caso di dichiarazioni non veritiere e di falsità in atti

DICHIARA

che la seguente marca da bollo dal numero seriale è stata annullata

<i>Sezione</i>	<i>Numero Seriale</i>	<i>Data</i>	<i>Istanza/Autorizzazione</i>	

DICHIARA ALTRESI'

di impegnarsi a conservare l'originale della marca da bollo annullata.

(luogo e data)

IL DICHIARANTE

(firma leggibile)



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

SEZIONE TECNICA, SICUREZZA E DIFESA PORTUALE

ORDINANZA

LIMITI DI OPERATIVITÀ DELLE NAVI AI TERMINALI PETROLIFERI, PETROLCHIMICI E CHIMICI DEL COMPENSORIO PORTUALE DI SAVONA - VADO LIGURE

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona:

- VISTE** le proprie Ordinanze n. 16, 18, 19 e 20 in data 8 giugno 2010, con le quali questa Capitaneria di Porto aveva disciplinato i limiti operativi applicabili alle navi che ormeggiano ai pontili/campo boe della rada di Savona - Vado Ligure, in relazione alle condizioni meteo-marine che interessavano le predette zone;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 176 in data 22 ottobre 2025 inerente i “limiti di operatività delle navi ai Terminal petroliferi, petrolchimici e chimici del comprensorio portuale di Savona- Vado Ligure” con cui sono stati aggiornate e conseguentemente abrogate le Ordinanze immediatamente sopra citate;
- VISTA** la pubblicazione “*Mooring Equipment Guidelines*”, edita dall’OCIMF (“*The Oil Companies International Marine Forum*”) e, segnatamente, il paragrafo 4 della Sezione 9, rubricato “*Establishing environmental operating limits*”;
- TENUTO CONTO** che è in corso il procedimento di revisione del vigente “*Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure*”;
- RITENUTO NECESSARIO** apportare modifiche all’Ordinanza n. 176 in data 22 ottobre 2025, alla luce di un’ulteriore riunione avuta con la locale Corporazione Piloti durante la quale è stato ritenuto, al fine di eliminare dubbi interpretativi, chiarire nel dettaglio alcune disposizioni inerenti i limiti operativi di vento a cui attenersi durante i trasferimenti per l’ormeggio delle navi ai Terminal energetici situati nel porto di Vado ligure, anche alla luce delle risultanze degli incarichi esterni affidati dai terminal successivamente meglio evidenziati;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 98 in data 7 luglio 2025 (“*Disciplina in materia di tutela dell’ambiente marino e costiero*”);
- VISTO** il foglio protocollo numero 14229 in data 30 luglio 2025, con il quale questa Capitaneria di Porto ha chiesto ai Responsabili dei Terminali “Esso Italiana S.r.l.”, “Italiana Petroli S.p.a.”, “Sarpom S.r.l.” e “SAAR DP Green S.p.a.” di voler fornire idonea documentazione tecnica - basata su apposito processo di valutazione del rischio - che tenesse conto dei limiti operativi, per le navi che

ormeggiano ai predetti siti, in relazione alle risorse e alle condizioni ambientali locali presenti;

VISTE le note acquisite ai numeri di protocollo 16622 e 17151 in data 05/09/2025 e 15/09/2025, con le quali rispettivamente i Responsabili dei Terminali “Sarpom S.r.l.” ed “Esso Italiana S.r.l.”, hanno fornito la documentazione tecnica richiesta

VISTE le note acquisite ai numeri di protocollo 16371 e 19116 in data 02/09/2025 e 13/10/2025 con le quali rispettivamente i Responsabili dei Terminali “Saar Dp Green S.r.l.” e “Italiana Petroli S.p.A.”, hanno riferito di aver provveduto ad incaricare un consulente esterno al fine di redigere uno studio mirato a certificare i limiti operativi dei rispettivi Terminal e pertanto, nelle more, di considerare validi i limiti operativi ad oggi esistenti;

VISTI gli articoli 52, 62, 63 e 65 del Codice della Navigazione e gli articoli 59 e 69 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima);

ORDINA

Articolo 1 (Definizioni)

Ai fini della presente Ordinanza, si forniscono le sottoelencate definizioni:

- **Capitaneria**: la Capitaneria di Porto di Savona;
- **Compensorio portuale di Savona - Vado Ligure**: Area demaniale marittima, insieme dei due bacini di Savona e Vado Ligure, comprensiva delle relative infrastrutture portuali, ossia lo specchio acqueo racchiuso tra le dighe foranee, e le banchine/moli/aree ed altre attrezzature idonee e non all'attracco di navi o galleggianti), costituito dai bacini portuali di Savona e Vado Ligure, nonché dalla rada di Savona - Vado Ligure;
- **S.O.**: Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Savona;
- **Terminal**: i Terminali energetici, Campo Boe e piattaforme del porto responsabili della gestione delle operazioni di caricazione, scarica e stoccaggio di prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici;
- **Vento**: raffica continua della durata di almeno 30 (trenta) secondi.

Articolo 2 (Obblighi in capo ai Comandanti delle navi)

Al fine di tutelare gli aspetti di sicurezza della navigazione, portuale e dell'ambiente costiero e marino, è fatto obbligo ai Comandanti delle navi dirette ai Terminali di non procedere all'ormeggio, secondo le indicazioni impartite dalla S.O. della Capitaneria di porto di Savona, qualora dovessero verificarsi - a seconda del Terminale interessato - le condizioni meteorologiche di cui al successivo articolo 4.

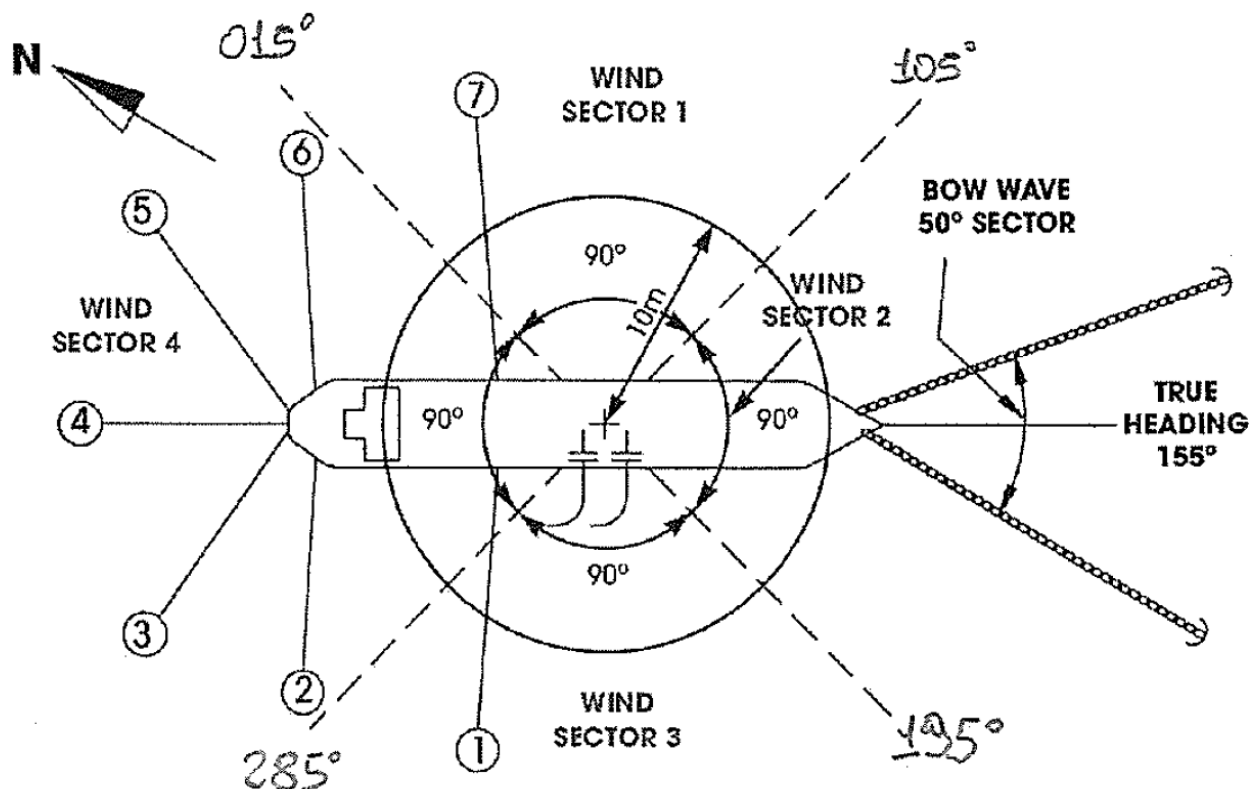
Articolo 3 (Obblighi in capo ai Terminal)

1. Il Terminal, al verificarsi delle condizioni di cui al successivo articolo 4, non deve ammettere all'ormeggio le navi dandone immediata comunicazione alla S.O. della Capitaneria di porto.

2. Qualora la nave sia già all'ormeggio, il Terminal deve sospendere le operazioni commerciali eventualmente in corso e, pertanto, comunicare al Comando di bordo di allontanarsi dall'accosto. Di tale situazione deve essere immediatamente informata la S.O. della Capitaneria di porto di Savona.

Articolo 4
(Obblighi da osservarsi al Terminale)

1. CAMPO BOE "SARPOM":



Le navi di portata lorda compresa tra 45.000 t e 316.000 t non possono ormeggiare al Campo Boe "Sarpom" con:

- Vento proveniente dal settore 1 (015° - 105°), avente intensità superiore a 19 nodi;
- Vento proveniente dal settore 2 (106° - 195°), avente intensità superiore a 25 nodi;
- Vento proveniente dal settore 3 (196° - 285°), avente intensità superiore a 19 nodi
- Vento proveniente dal settore 4 (286° - 014°), avente intensità superiore a 30 nodi.

A prescindere dell'intensità del vento in zona, le navi potranno procedere all'ormeggio qualora l'altezza media dell'onda in zona non superi 1.5 metri.

Qualora già all'ormeggio, vengono definiti i seguenti limiti operativi ambientali per navi di portata lorda compresa tra 45.000 t e 316.000 t:

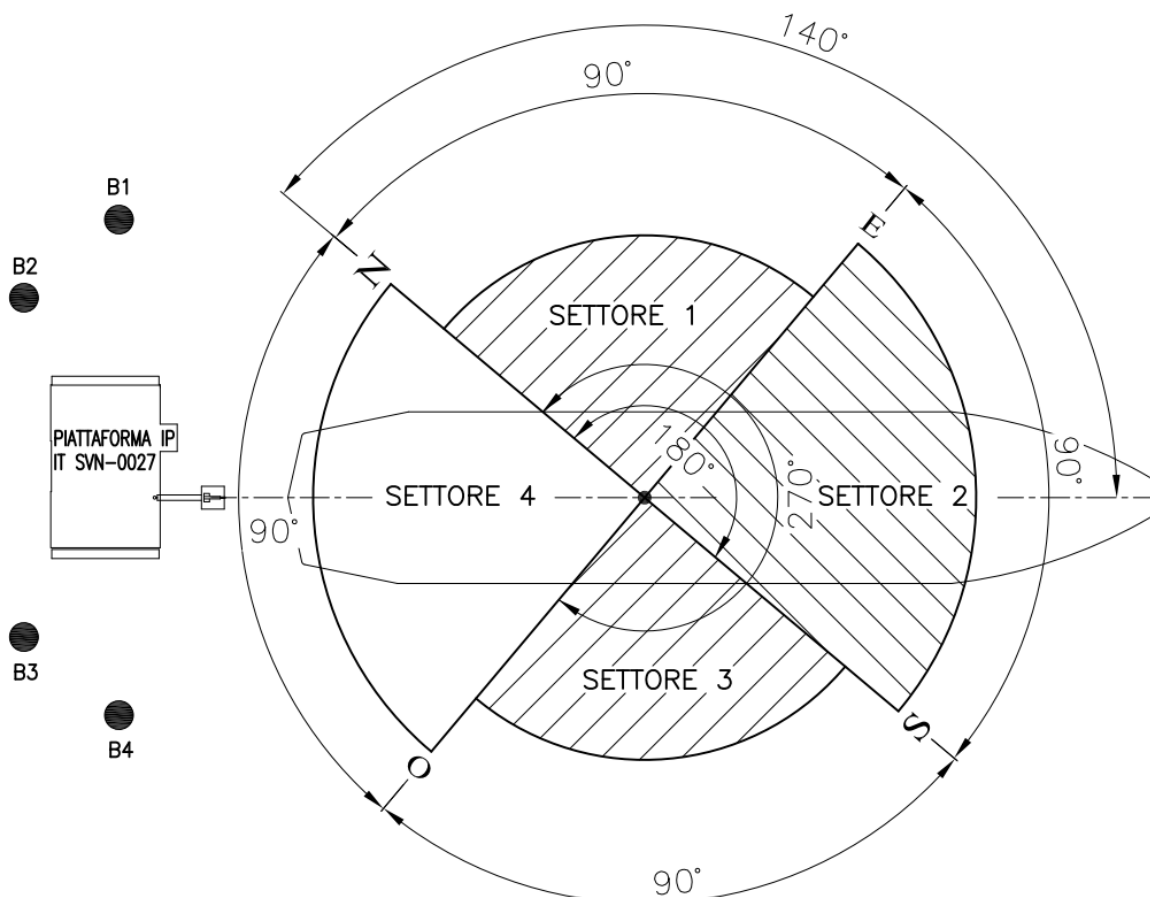
Limiti operativi ambientali massimi da 45.000 a 316.000 di tonnellate		
	<i>Velocità del Vento (*) (nodi)</i>	
<i>Azioni:</i>	<i>Settori 1/2/3</i>	<i>Settore 4</i>
Interruzione trasferimento del carico	17	30
Disconnessione manichetta del carico	22	35
Precauzioni speciali da intraprendere (es. rinforzo cavi ormeggio, valutazione disormeggio, etc...)	22	35

(*) Raffica di 30 secondi misurata a 10 metri di altezza

Indipendentemente dalle condizioni meteo marine, il Terminal avrà, comunque, l'obbligo di verificare la permanenza delle necessarie condizioni di sicurezza per lo svolgimento e/o continuazione delle operazioni commerciali.

L'intensità del vento è verificata attraverso gli strumenti presenti a bordo della nave o in dotazione ai mezzi della locale Corporazione dei Piloti, i cui rilevamenti dovranno essere resi noti, dalla stessa Corporazione, alla S.O. della Capitaneria di porto di Savona ed agli altri servizi tecnico -nautici.

2. PIATTAFORMA “ITALIANA PETROLI”:



Le navi di qualsiasi dimensione non possono ormeggiare alla piattaforma “IP.- Italiana Petroli” con:

- Vento proveniente dai settore 1, 2 e 3 (000°- 270°), avente intensità superiore a 20 nodi;
- Vento proveniente dal settore 4 (271°- 359°), avente intensità superiore a 30 nodi;

A prescindere dell'intensità del vento in zona, le navi potranno procedere all'ormeggio qualora l'altezza media dell'onda in zona non superi 1.5 metri.

Qualora già all'ormeggio, vengono definiti i seguenti limiti operativi ambientali per navi di qualsiasi dimensione:

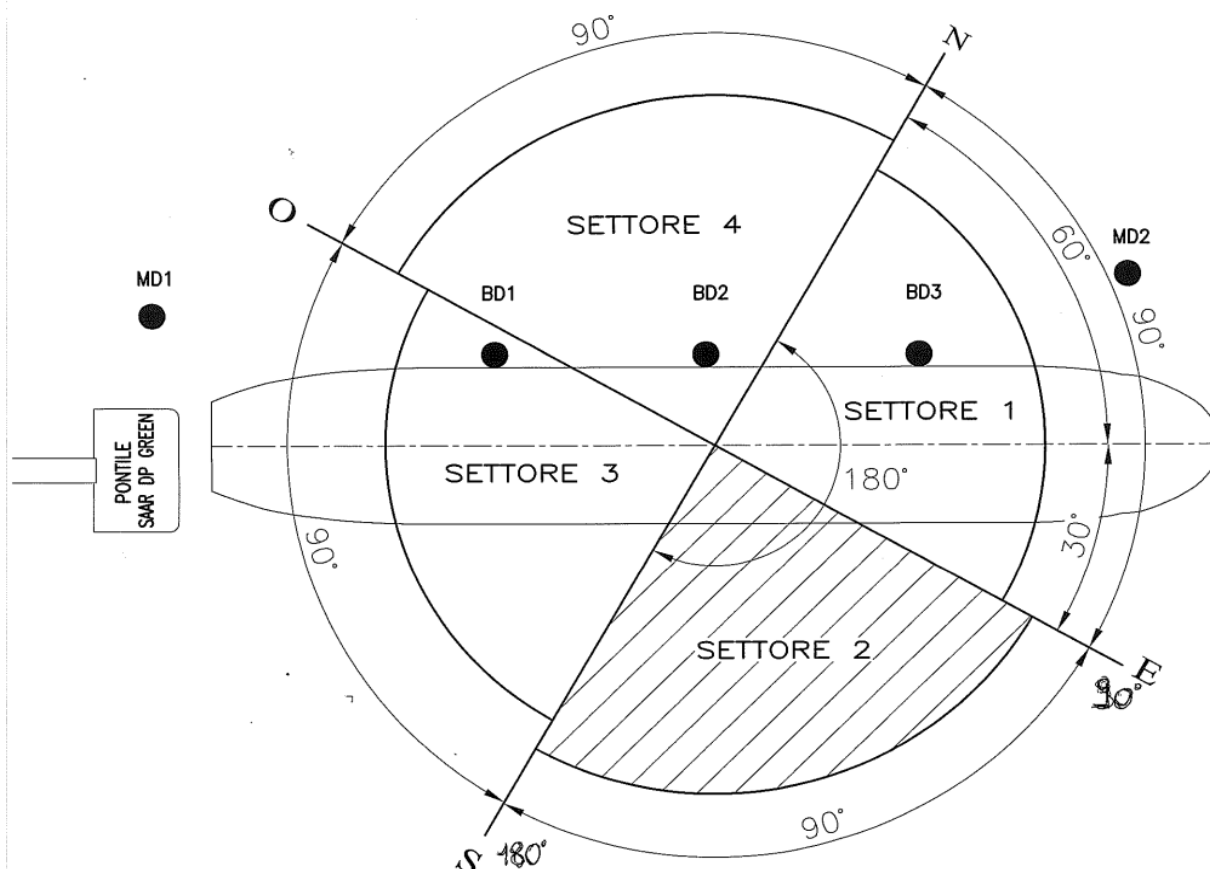
Limiti operativi ambientali massimi per nave di qualsiasi dimensione		
	Velocità del Vento (*) (nodi)	
Azioni:	Settori 1/2/3	Settore 4
Interruzione trasferimento del carico	20	30
Disconnessione manichetta del carico	20	30
Precauzioni speciali da intraprendere (es. rinforzo cavi ormeggio, valutazione disormeggio, etc...)	20	30

(*) Raffica di 30 secondi misurata a 10 metri di altezza

Indipendentemente dalle condizioni meteo marine, il Terminal avrà, comunque, l'obbligo di verificare la permanenza delle necessarie condizioni di sicurezza per lo svolgimento e/o continuazione delle operazioni commerciali.

L'intensità del vento è verificata attraverso l'anemometro installato sulla piattaforma IP - Italiana Petroli, i cui dati devono essere resi disponibili dallo stesso terminal alla S.O. della Capitaneria di porto di Savona ed ai servizi tecnico nautici.

3. TERMINAL “SAAR DP Green”:



Le navi di qualsiasi dimensione non possono ormeggiare al Terminal “SAAR DP Green” con:

- Vento proveniente dai settore 1, 2, 3 e 4 (000°- 359°), avente intensità superiore a 25 nodi;

A prescindere dell'intensità del vento in zona, le navi potranno procedere all'ormeggio qualora l'altezza media dell'onda in zona non superi 1.5 metri.

Qualora già all'ormeggio, vengono definiti i seguenti Limiti operativi ambientali per navi di qualsiasi dimensione:

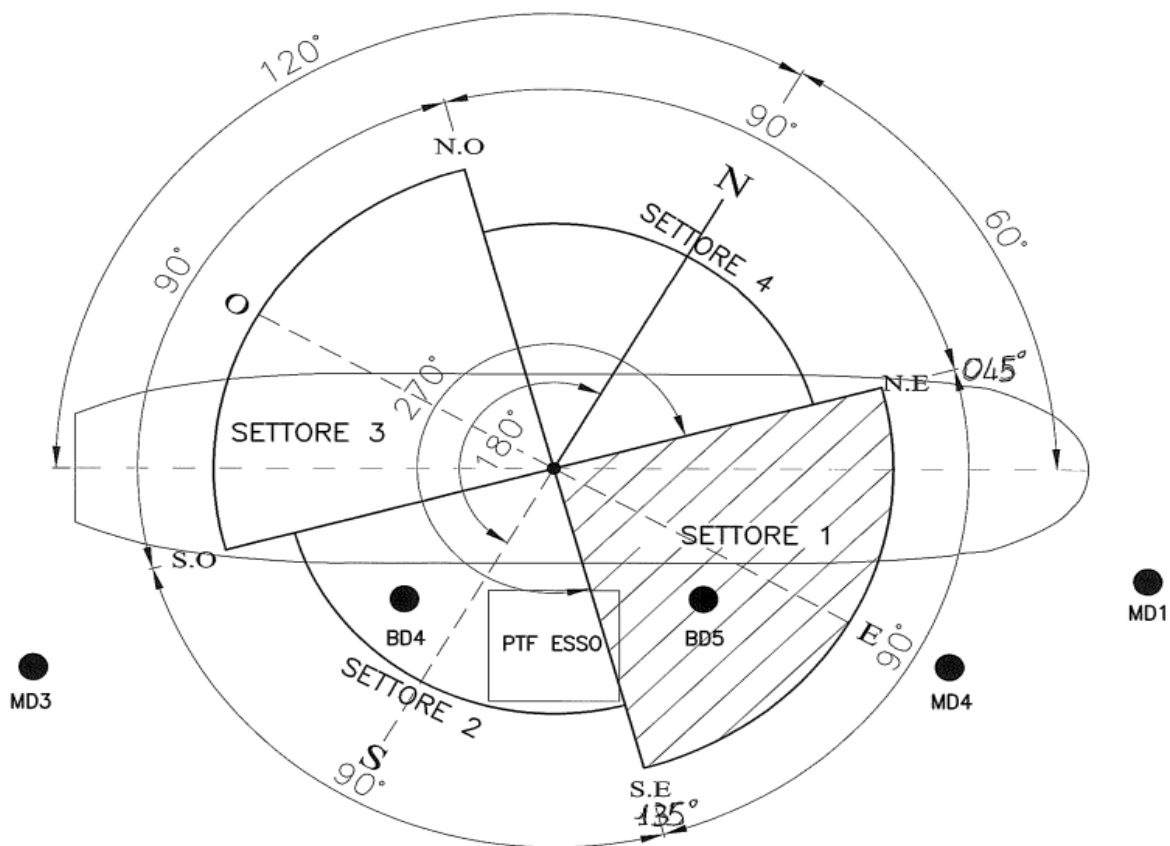
Limiti operativi ambientali massimi per nave di qualsiasi dimensione		
	<i>Velocità del Vento (*) (nodi)</i>	
<i>Azioni:</i>	<i>Settore 2</i>	<i>Settore 1/3/4</i>
Interruzione trasferimento del carico	10	30
Disconnessione manichetta del carico	15	35
Precauzioni speciali da intraprendere (es. rinforzo cavi ormeggio, valutazione disormeggio, etc...)	20	40

(*) Raffica di 30 secondi misurata a 10 metri di altezza

Indipendentemente dalle condizioni meteo marine, il Terminal avrà, comunque, l'obbligo di verificare la permanenza delle necessarie condizioni di sicurezza per lo svolgimento e/o continuazione delle operazioni commerciali.

L'intensità del vento è verificata attraverso l'anemometro installato sulla briccola antistante il Terminal "SAAR Dp Green", i cui dati sono resi disponibili dall'Avvisatore Marittimo di Savona alla S.O. della Capitaneria di porto di Savona ed ai servizi tecnico-nautici.

4. TERMINAL “ESSO ITALIANA S.r.l.”:



Le navi fino a 20000 Deadweight non possono ormeggiare Terminal “ESSO ITALIANA S.r.l.” con:

- Vento proveniente dai settore 3 (225° - 315°), avente intensità superiore a 30 nodi;
- Vento proveniente dal settore 4, 1 e 2 (316° - 224°), avente intensità superiore a 23 nodi;

A prescindere dell'intensità del vento in zona, le navi potranno procedere all'ormeggio qualora l'altezza media dell'onda in zona non superi 1.5 metri.

Qualora già all'ormeggio, vengono definiti i seguenti Limiti operativi ambientali per navi fino a 20000 Deadweight:

Limiti operativi ambientali massimi (per Navi fino a 20000 Deadweight)		
	Velocità del Vento (*) (nodi)	
Azioni:	Settore 1	Settori 2/3/4
Interruzione trasferimento del carico	10	30
Disconnessione manichetta del carico	15	35
Precauzioni speciali da intraprendere (es. rinforzo cavi ormeggio, valutazione disormeggio, etc...)	20	40

(*) Raffica di 30 secondi misurata a 10 metri di altezza

Indipendentemente dalle condizioni meteo marine, il Terminal avrà, comunque, l'obbligo di verificare la permanenza delle necessarie condizioni di sicurezza per lo svolgimento e/o continuazione delle operazioni commerciali.

L'intensità del vento è verificata attraverso l'anemometro installato sull'accosto Esso, i cui dati devono essere resi disponibili dallo stesso terminal alla S.O. della Capitaneria di porto di Savona ed ai servizi tecnico nautici.

Articolo 5

(Discrezionalità nell'immediatezza della situazione)

È fatta salva la facoltà della Capitaneria di porto, sentiti i servizi tecnico-nautici, di disporre qualsiasi precauzione volta ad assicurare un adeguato gradiente di sicurezza portuale, a prescindere dai limiti operativi di cui all'articolo 4.

L'eventuale richieste di ormeggio, relative ad unità navali o condimeteo marine con caratteristiche o valori diverse da quelle elencate nella presente ordinanza, verranno valutate da questa Capitaneria di porto previa convocazione di apposito tavolo tecnico con i servizi tecnico nautici.

Articolo 6

(Disposizioni finali)

1. I contravventori alla presente Ordinanza, ove il fatto non costituisca più grave reato e/o più grave illecito amministrativo, saranno puniti ai sensi degli articoli 1174 e 1231 del Codice della navigazione e saranno ritenuti responsabili, in via penale e/o civile, di qualsiasi danno procurato a persone o cose.
2. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente Ordinanza.
3. Il presente provvedimento abroga e sostituisce l'Ordinanza n. 176 in data 22 ottobre 2025 richiamata in premessa.

Savona, 10 novembre 2025

IL COMANDANTE

C.V. (CP) Matteo LO PRESTI

(firmato digitalmente ai sensi del CAD)

Firmato Digitalmente da/Signed by:

MATTEO LO PRESTI

In Data/On Date:

lunedì 10 novembre 2025 14:00:05



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

SEZIONE TECNICA, SICUREZZA E DIFESA PORTUALE

ORDINANZA

Interdizione dello specchio acqueo all'interno del bacino portuale di Vado Ligure, durante le operazioni di sbarco di prodotti di Categoria "A" da navi ormeggiate presso la testata del Pontile Petroli

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona:

VISTA la propria Ordinanza n. 259 in data 23 dicembre 2013, rubricata "*Limiti di operatività delle navi al pontile Petrolig (oggi "Alkion") della rada di Savona - Vado Ligure*";

VISTA la nota protocollo numero 15778 in data 6 aprile u.s., con la quale la Prefettura di Savona ha convocato una riunione, finalizzata alla disamina degli elementi necessari atti a consentire, al medesimo Ufficio Territoriale di Governo, di poter predisporre il Piano di Emergenza Esterna per la Società "Alkion Terminal Vado Ligure S.r.l.", ditta soggetta alla disciplina prevista dall'articolo 21 del Decreto Legislativo n. 105 del 26 giugno 2015, recante "*Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose*";

TENUTO CONTO che, nella riunione di cui alla precedente premessa, è emersa la necessità - da parte della Prefettura di Savona - di dover provvedere, nell'ambito della redazione del Piano di Emergenza Esterna, alla raccolta della documentazione di disciplina delle attività circostanti l'area dello stabilimento industriale di che trattasi;

VISTA la nota protocollo numero 18202 in data 21 aprile 2023, con la quale la Prefettura di Savona ha esteso la scheda tecnica redatta dal Comune di Vado Ligure, nella quale si evince che le aree della Società "Alkion Terminal Vado Ligure S.r.l.", soggette alla normativa sopra richiamata, risultano collegate in parte al Pontile di ricevimento petroli, sito nel porto di Vado Ligure;

RITENUTO necessario, per gli aspetti che qui rilevano, disciplinare lo scenario incidentale applicabile alla singola attività condotta presso il pontile che è stato identificato con il codice scenario “D1-POOL FIRE” (*Incendio di pozza in mare a seguito di rottura manichetta di scarico da navi cisterna*), e che coinvolge sostanze di Categoria “A” (benzina);

VISTA l’Ordinanza n. 36628 in data 6 settembre 2023, con la quale l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha adottato norme di comportamento di autoprotezione, nonché del conseguente sistema di informazione, da applicare sia a scopo preventivo sia a seguito del verificarsi di un evento emergenziale, in relazione allo scenario “D1-POOL FIRE”, individuato dalla Società “Alkion Terminal Vado Ligure S.r.l.” nel proprio Rapporto di Sicurezza;

PRESO ATTO del vigente Rapporto di Sicurezza, completo di tutta la documentazione a corredo, redatto in data 2 maggio 2021 dalla Società “Alkion Terminal Vado Ligure S.r.l.”, ai sensi di quanto previsto dall’articolo 15 e secondo i contenuti dell’Allegato “C” del Decreto Legislativo n. 105 del 26 giugno 2015;

VISTO il foglio protocollo numero 17113 in data 4 settembre 2023, con il quale la Direzione Regionale dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile della Liguria - Area Prevenzione Incendi ha inviato le conclusioni formulate dal Comitato Tecnico Regionale, relative alla valutazione del Rapporto di Sicurezza di cui alla precedente premessa, ai sensi di quanto previsto dall’articolo 17 del D.Lgs. 105/15;

CONSIDERATO che, dalla disamina del Rapporto di Sicurezza di cui alla precedente premessa, l’area di sicuro impatto, derivante dallo scenario “D1-POOL FIRE”, come meglio rappresentato nello stralcio planimetrico (area sottesa dai cerchi di colore viola e arancione), è circoscritta all’infrastruttura demaniale in concessione alla Società “Alkion Terminal Vado Ligure S.r.l.”, e interessa una porzione di specchio acqueo navigabile;

CONSIDERATO che, sulla base dello scenario incidentale di cui alla precedente premessa, lo specchio acqueo - in particolare, quello compreso tra il Pontile Petroli e il lato nord della Piattaforma *Multipurpose* del porto di Vado Ligure - è interessato dall’incidenza di un’area di danno (area sottesa dal cerchio di colore verde), meglio rappresentata dallo stralcio planimetrico allegato, individuata sulla base di valori soglia oltre i quali si manifestano letalità, lesioni o danni;

PRESO ATTO degli esiti della riunione del Comitato Igiene e Sicurezza del Lavoro in data 30 ottobre 2023, nella quale è stata condivisa dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - Ufficio Territoriale di Savona l’Ordinanza di cui alla precedente premessa;

RITENUTO necessario, nell'ambito del principio di precauzione, provvedere a impartire misure proporzionate al rischio rilevato;

pertanto,

O R D I N A

Articolo 1 ("Definizioni")

Ai fini della presente Ordinanza, si riportano di seguito le seguenti definizioni:

- a) Terminale:** l'impianto portuale denominato "Alkion Terminal Vado Ligure S.r.l.", ubicato presso la testa del Pontile Petroli del bacino portuale di Vado Ligure (SV);
- b) Gestore:** la persona fisica o giuridica che ha in concessione il Terminale;
- c) Area di sicuro impatto:** area sottesa dal cerchio di colore "arancione" nella allegata planimetria; è l'area determinata a seguito dello studio delle possibili tipologie incidentali tipiche delle attività del Terminale. L'area di sicuro impatto è l'area immediatamente adiacente all'incidente ed è caratterizzata da effetti sanitari gravi e irreversibili;
- d) Area di danno:** area sottesa dal cerchio di colore "verde" nella allegata planimetria; è l'area generata dalle possibili tipologie incidentali tipiche del Terminale. Le aree di danno sono individuate sulla base di valori di soglia oltre i quali si manifestano letalità, lesioni o danni;
- e) Area di attenzione:** area sottesa dal cerchio di colore "blu" nella allegata planimetria; è l'area determinata a seguito dello studio delle possibili tipologie incidentali tipiche delle attività del Terminale. L'area di attenzione è individuata sulla base di valori di soglia oltre i quali si manifestano effetti e danni generalmente non gravi;
- f) Emergenza/Allarme:** eventi estesi riferibili a incidenti causati da rilasci tossici e/o energetici, aventi un potenziale impatto all'esterno dell'area del Terminale;

Articolo 2 ("Interdizione dello specchio acqueo")

- 1.** Con decorrenza immediata, per l'intera durata della sosta delle navi che ormeggiano presso la testata del Pontile Petroli (Terminal "Alkion Terminal Vado Ligure S.r.l.") e che trasportano sostanze di Categoria "A", lo specchio acqueo all'interno del bacino portuale di Vado Ligure (SV), sotteso dal cerchio di colore "blu" (area di attenzione), di raggio pari a 90m e centro sulla testata del Pontile Petroli, meglio rappresentato nello stralcio planimetrico allegato, è interdetto alla sosta e al transito (sia in entrata sia in uscita) di mezzi navali e persone.
- 2.** Sarà cura di questa Autorità Marittima procedere a informare - di volta in volta - l'utenza marittima circa la necessità di interdire la porzione di specchio acqueo di cui al comma precedente, tramite emissione di apposito Avviso Urgente ai Naviganti.

Articolo 3 **("Deroghe")**

Non sono soggette alle prescrizioni di cui all'articolo 2:

- a)** le unità della Guardia Costiera, delle Forze di polizia in genere e dei Vigili del fuoco in ragione dei loro compiti istituzionali;
- b)** le unità adibite ad un pubblico servizio che abbiano necessità, non prorogabile, di accedere all'area in ragione delle finalità pubbliche perseguite;
- c)** le unità autorizzate da questa Capitaneria di Porto – Guardia Costiera.

Articolo 4 **("Obblighi del Gestore")**

Fermo restando le indicazioni di cui agli articoli 4 e 5 dell'Ordinanza n. 36628 in data 6 settembre 2023 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - Ufficio Territoriale di Savona, il Gestore - a proprio onere e cura - deve:

- a)** comunicare, con almeno 24 ore di anticipo, alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Savona (via mail, all'indirizzo: so.cpsavona@mit.gov.it) la prevista sosta di unità in testata al Pontile Petroli del porto di Vado Ligure (SV), che dovranno effettuare operazioni di sbarco di sostanze di Categoria "A";
- b)** durante lo svolgimento delle operazioni commerciali, per il tramite di proprio personale qualificato, garantire costantemente il monitoraggio e la sorveglianza dello specchio acqueo interdetto alla sosta e al transito, di cui all'articolo 2 della presente Ordinanza, nonché mettere in atto tutte le misure necessarie, al fine di evitare la sosta e/o il transito di mezzi e persone;
- c)** dotarsi di un idoneo sistema di avviso luminoso e sonoro, la cui funzione è quella di informare l'utenza marittima dello stato di emergenza/allarme in atto;
- d)** garantire che il sistema di avviso, di cui alla precedente lettera, sia sempre in perfetto stato di efficienza, definendo verifiche programmate, e il cui stato deve essere verificato prima di ogni accosto nave presso il Terminale;
- e)** assicurare che siano sempre disponibili e pronti all'uso approntamenti di sicurezza e antincendio, nonché di primo soccorso per fornire assistenza all'utenza marittima, in caso di necessità su tutti gli spazi ricadenti nelle aree di sicuro impatto, di danno e di attenzione;
- f)** avvisare la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Savona, nel caso in cui dovesse verificarsi la sosta o il transito di mezzi navali non autorizzati, all'interno dello specchio acqueo di cui all'articolo 2, ovvero in caso di attivazione delle procedure di emergenza/allarme;
- g)** in caso di situazioni emergenziali, mettere in atto tutte le misure necessarie, finalizzate alla mitigazione del danno e all'attivazione dei segnali di emergenza/allarme di cui alla lettera *b)* del presente articolo.

Articolo 5
(“Sanzioni e disposizioni finali”)

I contravventori alle disposizioni di cui sopra incorreranno, qualora il fatto non costituisca più grave e/o diverso reato ovvero illecito amministrativo, nelle sanzioni previste dagli articoli 1174 e/o 1231 del Codice della navigazione o artt. 53 e ss. del Decreto Legislativo n. 171 del 18/07/2005 e saranno ritenuti responsabili in via penale e civile di qualsiasi danno procurato a persone o cose derivante dal comportamento tenuto.

E' fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservare e far osservare la presente Ordinanza la cui pubblicità è assicurata anche mediante pubblicazione sul sito istituzionale della Capitaneria di Porto di Savona.

Il Gestore è tenuto a informare prontamente la Capitaneria di Porto di Savona, relativamente a qualsiasi modifica che possa incidere sulle disposizioni riportate nella presente Ordinanza.

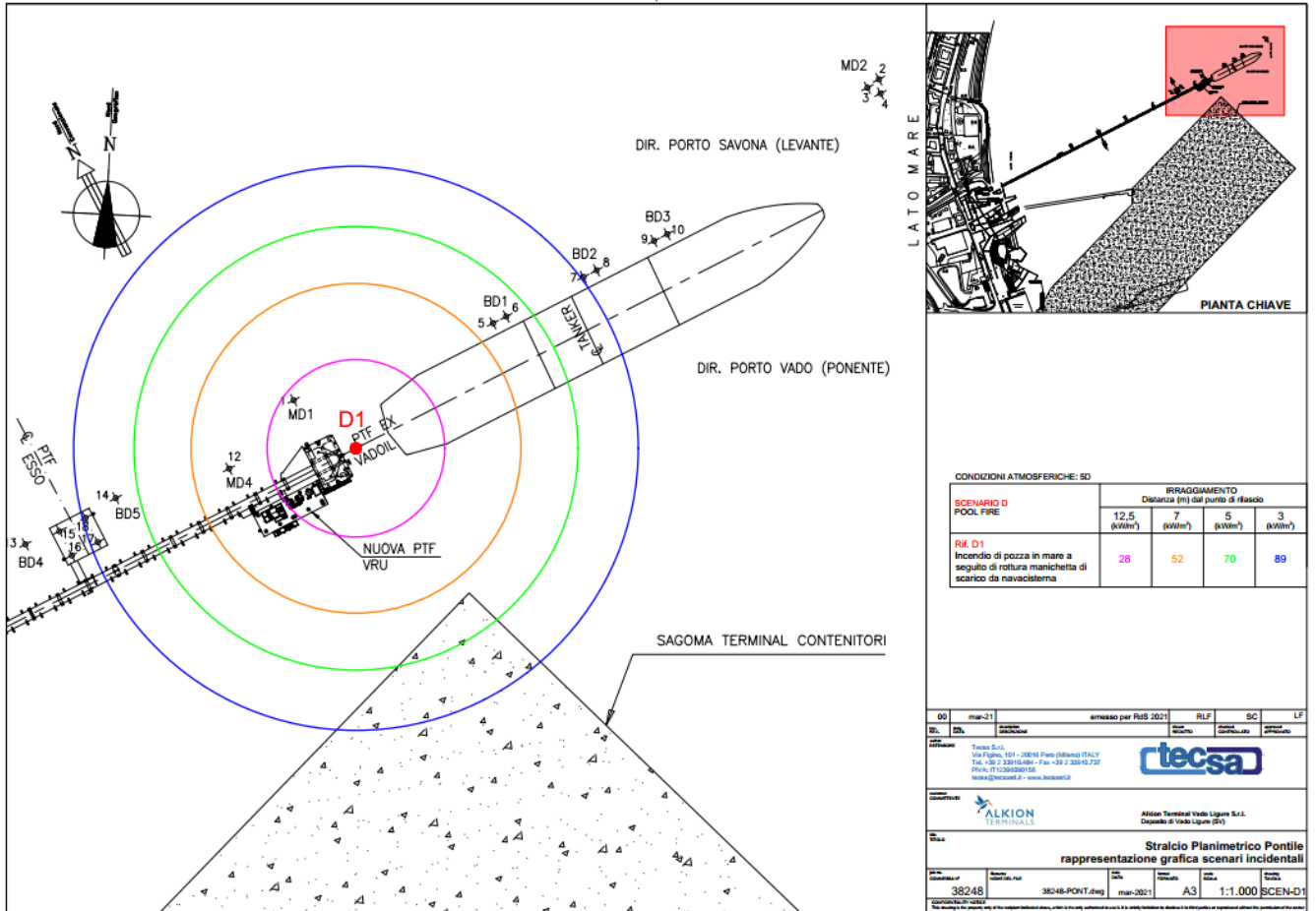
Savona, 22 febbraio 2024

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Giulio Piroddi
(firmato digitalmente)
GIULIO
PIRODDI

Firmato digitalmente da GIULIO PIRRODDI
ND: C=IT, O=Ministero della Difesa/97355240587, OU=Marina Militare, SN=PIRODDI, G=GIULIO, SERIALNUMBER=IT: PRDGLI68D13B354B, CN=GIULIO PIRRODDI, dnQualifier=MMDA50318
Motivo: Sono l'autore del documento
Posizione: Si autorizza
Data: 2024.02.22 15:01:39+01'00'
Foxit PDF Reader Versione: 11.1.0

Pubblicato sul sito istituzionale della Capitaneria di porto di Savona in data 22/02/2024

ALLEGATO 1





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

SEZIONE TECNICA, SICUREZZA E DIFESA PORTUALE

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

e-mail tecnica.cpsavona@mit.gov.it

P.E.C. cp-savona@pec.mit.gov.it

ORDINANZA N. 275/2019

***Stazionamento delle navi da passeggeri alimentate a gas naturale liquefatto (GNL)
nell'ambito del comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure e nelle zone di fonda
della rada di Savona***

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona, sottoscritto:

- VISTA** la Legge 23 maggio 1980, n. 313, recante “*Adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare*” (SOLAS 74), con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e successivi emendamenti;
- VISTA** la Legge 27 dicembre 1977, n. 1085, recante “*Ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare*” (COLREG 72), con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972;
- VISTO** il “*Codice Internazionale di Sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili aventi un basso flashpoint*” (Codice IGF), adottato dall’IMO con la Risoluzione MSC 391(95) in data 11 giugno 2015, emendato con la Risoluzione MSC 422 (98) e la Risoluzione MSC 457 (101);
- VISTA** la Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi, adottata a Londra il 7 luglio 1978 (Convenzione STCW '78) e il Codice sull’addestramento, certificazione e tenuta della guardia dei marittimi del 1995, modificati dalla Convenzione di Manila del 2010 e successivi emendamenti;
- VISTA** la Legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, recante il riordino della legislazione in materia portuale;
- VISTA** la propria Ordinanza N. 103/2009 del 24 novembre 2009, come emendata, recante “*Disciplina degli accosti nel porto di Savona – Vado Ligure*”;
- VISTO** il proprio Decreto n. 25/2014 del 2 settembre 2014, con il quale è stato approvato e reso esecutivo il “*Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure*”, edizione 2014;

VISTA	la propria ordinanza n. 14/2017 in data 02 febbraio 2017, recante <i>“Modifiche alle disposizioni concernenti la navigazione all’interno dell’area VTS di Savona, l’utilizzo della rada e del porto di Savona – Vado Ligure”</i>
VISTA	la pubblicazione <i>“Guidance on LNG Bunkering to Port Authorities and Administrations”</i> del 31 gennaio 2018, edita dall’European Maritime Safety Agency (E.M.S.A.);
VISTE	le <i>“Mooring Equipment Guidelines”</i> (MEG 4-2018), edite dall’Oil Companies International Marine Forum (OCIMF);
VISTI	i verbali delle riunioni tenutesi il 21/10/2019, il 27/11/2019 e il 29/11/2019 del Tavolo Tecnico istituito presso questa Capitaneria di Porto, e composto dai rappresentanti del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Savona, dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale – Ufficio Territoriale di Savona, della Corporazione Piloti del Porto di Savona, del Gruppo Ormeggiatori del Porto di Savona, del Servizio di Rimorchio portuale di Savona, del Consulente Chimico del Porto di Savona, del RINA Service S.p.A. di Savona, di Costa Crociere S.p.A., per l’esame e l’approfondimento delle tematiche di sicurezza della navigazione marittima e portuale correlate allo stazionamento (ormeggio/disormeggio) di navi alimentate a gas naturale liquefatto, allo scopo di verificare la necessità di implementare eventuali misure aggiuntive rispetto a quelle già vigenti nel porto commerciale e nella rada di Savona;
VISTE	le <i>“Linee guida per la disciplina della sicurezza degli accosti e dei servizi marittimi”</i> , derivanti dall’esperienza dell’Osservatorio permanente sulla sicurezza ed efficienza dei servizi tecnico nautici dei porti, allegata il dispaccio prot. n. 02.02.70/0088673 in data 04/07/2018 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;
RITENUTO:	opportuno, per gli aspetti di competenza dell’Autorità Marittima, emanare specifici obblighi in capo alle navi alimentate a GNL che scalano il porto e la rada di Savona, meglio disciplinando la permanenza delle stesse all’ormeggio o all’ancoraggio, al fine di assicurare il mantenimento di adeguati standard di sicurezza della navigazione, di prevenzione dell’inquinamento marino e di salvaguardia della vita umana in mare;
VISTI	gli artt. 17, 30, 81, 1174 e 1231 del Codice della Navigazione e l’art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione – navigazione marittima (approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328);

RENDE NOTO

Ferme restando le vigenti Ordinanze emanate dalla Capitaneria di Porto di Savona per la disciplina della navigazione marittima, sosta, ancoraggio ed ormeggio delle navi nell’ambito portuale di Savona – Vado Ligure e nelle zone di fonda della rada di Savona, a **decorrere**

dalle ore 00,01 del 16 dicembre 2019 è in vigore la presente Ordinanza, che introduce alcune più specifiche prescrizioni per lo stazionamento (ormeggio e/o ancoraggio) delle navi da passeggeri alimentate a gas naturale liquefatto (GNL) nel comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure e nelle zone di fonda della rada di Savona, e pertanto:

O R D I N A

Articolo 1

(Definizioni)

Le definizioni utilizzate nella presente Ordinanza sono quelle contenute nel Codice Internazionale di Sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili aventi un basso *flashpoint* (così come definito nel Codice IGF nella sua versione consolidata) e nelle norme citate in premessa.

Inoltre, si intende per:

a. Autorità Marittima: la Capitaneria di Porto di Savona:

- Indirizzo: Lungomare Matteotti n. 4/B – 17100 - Savona
- Telefono: +39 019/856666
- E-mail: cpsavona@mit.gov.it
- PEC: cp-savona@pec.mit.gov.it

b. Autorità di Sistema Portuale: l'ADSP Mar Ligure Occidentale – Ufficio Territoriale di Savona:

- Indirizzo: Palazzina BIC ex OMSAV, box 3, 17100 - Savona
- Tel.: +39 01985541
- Fax: +39 019827399
- E-mail: info@portsofgenoa.com
- PEC: ufficioterritoriale.sv@pec.porto.genova.it

c. Compensorio portuale: il comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure: area demaniale marittima, comprensiva di relative infrastrutture portuali (specchio acqueo racchiuso tra le dighe foranee, e dalle banchine/moli/aree ed altre attrezzature idonee e non all'attracco di navi o galleggianti), costituito dai bacini portuali di Savona e Vado Ligure e dalla rada di Savona-Vado Ligure, come descritti nella propria Ordinanza n. 14/2017 del 02/02/2017 richiamata nelle premesse;

d. Rada di Savona: estensione di mare nelle immediate adiacenze delle strutture foranee del porto di Savona e di Vado Ligure, come individuata in seno all'Ordinanza n. 14/2017 del 02/02/2017 richiamata nelle premesse;

e. Zone di fonda: aree marittime ricomprese nella rada di Savona – Vado Ligure e dettagliatamente descritte all'art. 3 dell'Ordinanza n. 14/2017 del 02 febbraio 2017;

f. SAVONA VTS: il Centro Vessel Traffic Service (VTS) della Capitaneria di Porto di Savona, raggiungibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7, ai seguenti recapiti:

- Telefono: +39 019/856666 int. 255;
- Telefono Sala Operativa: +39 019/806476;
- Linea di Emergenza (Numero Blu): 1530
- Via radio VHF: Ch. 16 e 71

- g. Codice IGF:** il “Codice Internazionale di Sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili aventi un basso flashpoint”, adottato dall'International Maritime Organization (I.M.O.) con la Risoluzione MSC 391(95) in data 11 giugno 2015, come emendato con la Risoluzione MSC 422 (98) e la Risoluzione MSC 457 (101).

Articolo 2

(Ambito di applicazione)

Le norme della presente Ordinanza si applicano a tutte le navi da passeggeri alimentate a gas naturale liquefatto (GNL), che ormeggiano alle banchine destinate all'accosto delle stesse nel porto commerciale di Savona o che stazionano, all'ancora, nelle zone di fonda della rada di Savona – Vado Ligure.

Articolo 3

(Documentazione da inoltrare alla Capitaneria di Porto)

- 3.1** Tutte le navi di cui al precedente articolo 2, che intendono scalare il porto di Savona o permanere in rada, all'ancora, nella rada di Savona – Vado Ligure, devono comunicare a SAVONA VTS, al recapito di posta elettronica: so.cpsavona@mit.gov.it, le seguenti informazioni:
- a)** quantitativo di gas naturale liquefatto a bordo, stimato all'atto dell'arrivo nel porto o nella rada di Savona;
 - b)** dichiarazione del Comando nave attestante, ai sensi della Convenzione STCW '78 come richiamata nelle premesse, che:
 - tutto il personale marittimo che presta servizio a bordo ha ricevuto appropriata e specifica familiarizzazione alla nave e alle sue caratteristiche, attrezzature, installazioni, equipaggiamenti e alle procedure pertinenti e rilevanti, in relazione ai loro compiti e responsabilità in condizioni normali e di emergenza, come specificato alla Regola V/3.3 della Convenzione STCW '78;
 - il personale marittimo responsabile di specifici compiti di sicurezza relativi alla cura, all'utilizzo di gas quale combustibile di bordo ovvero per interventi nei casi di emergenza è in possesso del certificato di addestramento di base per poter prestare servizio a bordo, in accordo alle disposizioni di cui Regola V/3.6 della Convenzione STCW '78;
 - il Comandante, gli ufficiali di macchina e chiunque altro abbia diretta responsabilità per la cura e l'utilizzo dei gas come combustibile e dei relativi sistemi di buncheraggio è in possesso di un certificato di addestramento avanzato per poter prestare servizio a bordo, in accordo alle disposizioni di cui Regola V/3.7 della Convenzione STCW '78;
 - c)** capacità di contenimento massima di gas naturale liquefatto, espresso in metri cubi;
 - d)** capacità, in termini temporali, della nave di gestire il *boil off* dall'eventuale attivazione dei sistemi di sicurezza ESD (*Emergency Shut Down*), senza che vi sia alcuna fuoriuscita in atmosfera di gas (*holding time*);

- e) il “*fire plan*” ed il “*safety plan*”, i diagrammi delle aree a rischio presenza gas della nave (*gas hazardous area plan*) o, in alternativa, analoga documentazione da cui possano evincersi le predette aree;
- f) informazioni sulla tipologia dei locali macchine della nave, con riferimento alle previsioni di cui alla Regola 5.4.1.1 del Codice IGF (*Gas safe machinery spaces*) od alla Regola 5.4.1.2 del Codice IGF (*ESD-protected machinery spaces*).

3.2 Le informazioni di cui ai punti **a)** e **b)** del precedente comma 3.1 devono essere comunicate con un anticipo di almeno ventiquattro ore dall'arrivo in rada della nave o, al più tardi, al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la durata del viaggio sia inferiore alle ventiquattro ore. In caso contrario, non sarà consentito l'ingresso e l'ormeggio della nave nel porto di Savona.

La documentazione di cui ai rimanenti punti **c)**, **d)**, **e)** ed **f)** del comma 3.1 deve essere resa disponibile all'atto dell'approvazione della programmazione stagionale degli scali delle navi passeggeri nel porto di Savona, salvo modifiche strutturali della nave.

Articolo 4

(Prescrizioni di sicurezza durante l'ormeggio in porto o in rada)

- 4.1** A bordo delle navi ricadenti nell'ambito di applicazione della presente Ordinanza, quando ormeggiate in porto, sono vietate prove, verifiche e test di automazione sui motori alimentati a gas naturale liquefatto. Eventuali deroghe potranno essere rilasciate dall'Autorità Marittima, previa verifica, a spese della nave, dell'Organismo Riconosciuto della nave e previo eventuale assenso del concessionario dell'area portuale interessata.
- 4.2** Qualora, durante la permanenza della nave all'ormeggio in porto, o nella zona di fonda della rada di Savona, si registrino a bordo interventi dei dispositivi automatici di arresto d'emergenza (*emergency shut down*) sulle linee del gas, il Comando della nave deve tempestivamente informare SAVONA VTS, via radio sul Canale 71 VHF, comunicando il motivo dell'avvenuto arresto e le immediate azioni correttive intraprese in conformità alle procedure di emergenza adottate dalla Compagnia di Gestione della nave (ISM Company), come approvate dall'Organismo Riconosciuto.
In tal caso, l'Autorità Marittima valuterà se ricorrano le condizioni per sottoporre la nave a visita occasionale, da parte dell'Organismo Riconosciuto di classificazione della stessa, per la conferma della validità dei pertinenti certificati di classe e statuari, a spese dell'armatore/compagnia di gestione ISM della nave stessa.

Articolo 5

(Sistemazioni per il rimorchio d'emergenza)

Durante il periodo di permanenza all'ormeggio in porto o in rada, all'ancora, tutte le navi rientranti nel campo di applicazione della presente Ordinanza devono mantenere a prora e poppa uno o più cavi appennellati, di idoneo materiale e dimensionamento, con gassa terminale appennellata fuori bordo, pronti per l'eventuale rimorchio della nave in caso di emergenza, adottando la procedura della pianificazione del rimorchio di emergenza prevista dalla Convenzione SOLAS, ove applicabile.

Articolo 6
(Norme finali)

E' fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservare e fare osservare le disposizioni contenute nella presente Ordinanza.

I trasgressori saranno perseguiti, qualora il fatto non costituisca più grave e/o diverso reato, ai sensi dell'articolo 1231 del Codice della Navigazione, ovvero delle altre leggi speciali, e saranno comunque ritenuti civilmente e penalmente responsabili di ogni danno che dovesse derivare in conseguenza dell'inosservanza delle presenti disposizioni.

Articolo 7
(Entrata in vigore)

Le disposizioni contenute nella presente Ordinanza entrano in vigore a decorrere dalle ore **00.01 del 16 dicembre 2019**.

Articolo 8
(Pubblicità)

La pubblicità della presente Ordinanza verrà assicurata mediante l'affissione all'Albo della Capitaneria di Porto di Savona e l'inclusione nel sito internet www.guardiacostiera.it/savona, alla sezione "Ordinanze", ai sensi dell'art. 32 della Legge 18 giugno 2009 n. 69.

Savona, 06 dicembre 2019

IL COMANDANTE
C.V. (CP) *Francesco CIMMINO*





Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

SEZIONE TECNICA, SICUREZZA E DIFESA PORTUALE

O R D I N A N Z A

**PROCEDURE DI SICUREZZA DA ADOTTARSI IN OCCASIONE
DELL'ORMEGGIO, DEL DISORMEGGIO E DELLA SOSTA DI NAVI
PRESSO LE BANCHINE 8, 9 E 10 DEL PORTO DI SAVONA**

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona:

VISTO il proprio Decreto n. 25 in data 2 settembre 2014, rubricato
"Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure";

VISTA la propria Ordinanza n. 278 in data 7 dicembre 2019, rubricata
"Disciplina della navigazione marittima nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure";

VISTA la licenza n. 46/SV di registro rilasciata in data 6 dicembre 2018 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale a favore dell' "Assonautica Provinciale di Savona", con sede a Savona in Lungomare Matteotti n. 1, P.IVA 00218500098, con scadenza in data 31 dicembre 2022;

VISTA la licenza n. 79/SV di registro rilasciata in data 31 dicembre 2018 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale a favore dell' "Ares Tours di Pellegrino Valeria & C. S.A.S.", con sede a Savona in Piazza d'Alaggio s.n., P.IVA 00483020095, con scadenza in data 31 dicembre 2022;

VISTE le *"Condizioni generali afferenti l'ormeggio di imbarcazioni da diporto presso gli specchi acquei compresi nella circoscrizione territoriale del Porto di Savona e Vado Ligure ex DM Trasporti e Navigazione"*

6/04/1994” dell’Ufficio Territoriale di Savona, parte integrante della licenza di cui al punto precedente;

- CONSIDERATA** la distanza intercorrente tra le aree in concessione ad “Assonautica Provinciale di Savona” - “Ares Tours di Pellegrino Valeria & C. S.A.S.” e le banchine 8, 9 e 10 del porto di Savona, nonché la tipologia e le dimensioni delle navi da crociera che ivi ormeggiano;
- VISTO** il “*Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare*” (COLREG 72/81);
- VISTI** gli articoli 17 e 30 del Codice della navigazione e l’articolo 59 del relativo Regolamento di esecuzione;
- RITENUTO** necessario dettare norme a tutela della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare

O R D I N A

Articolo 1

Durante le fasi di ormeggio e disormeggio delle unità di lunghezza fuori tutto (LOA) pari o superiori a 80 m dotate di eliche di manovra presso le banchine 8, 9 e 10 del porto di Savona è vietato stazionare sui pontili galleggianti antistanti le predette banchine, come meglio individuate nell’ALL. 1 della presente, e sulle imbarcazioni ivi ormeggiate.

Articolo 2

A far data dal 1 ottobre 2022, in occasione delle manovre di ormeggio e disormeggio presso le banchine 8, 9 e 10 del porto di Savona di tutte le unità di lunghezza fuori tutto (LOA) pari o superiori a 80 m dotate di eliche di manovra, i titolari delle concessioni dei pontili galleggianti, antistanti le predette banchine, devono dotarsi e attivare un idoneo sistema di segnalazione, sia visiva che acustica, tale da garantire, con congruo anticipo rispetto alle manovre, l’assenza di persone sui pontili e a bordo delle unità ivi ormeggiate.

Articolo 3

Al di fuori dei casi di cui all’art. 2, con decorrenza immediata, i Comandi di bordo delle navi (ricadenti nelle caratteristiche di cui all’art. 1) e ormeggiate presso le banchine 8, 9 e 10 del porto di Savona, in considerazione delle condizioni meteo in atto o previste o per

qualsiasi altra ragione ritenuta necessaria durante la sosta, dovranno tempestivamente comunicare, via radio (VHF ch. 71) o telefonicamente al nr. 019/806476 alla Sala Operativa della Capitaneria di porto di Savona, il proprio intendimento all'utilizzo delle eliche di manovra e dovranno emettere, 7 (sette) fischi brevi ripetuti due volte prima dell'effettiva attivazione.

I titolari delle concessioni dei pontili galleggianti individuati all'art. 1 dovranno rendere noto, con ogni utile mezzo, ai propri utenti la procedura di cui al precedente comma al fine di attivare lo sgombero di cui all'art. 2.

Articolo 4

I contravventori alle disposizioni di cui sopra incorreranno, qualora il fatto non costituisca diverso e/o più grave reato ovvero illecito amministrativo, nelle sanzioni previste dagli articoli 1174 e/o 1231 del Codice della navigazione e art. 53 e ss. del D.Lgs. n. 171 del 18 luglio 2005 e saranno ritenuti responsabili, sul piano penale e civile, di qualsiasi danno procurato a persone o cose derivante dal comportamento tenuto.

È fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservare e far osservare la presente Ordinanza la cui pubblicità è assicurata mediante pubblicazione sul sito istituzionale di questo Comando.

Savona, 7 settembre 2022

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Giulio PIRODDI
(firmato digitalmente ai sensi del CAD)

Pubblicato sul sito istituzionale della
Capitaneria di Porto di Savona in data
07/09/2022

GIULIO
PIRODDI



Firmato digitalmente da GIULIO PIRODDI
NO: C=IT, O=Ministero della Difesa/97355240587,
OU=Marina Militare, SN=PIRODDI, G=GIULIO,
SERIALNUMBER=IT:PRDGLI68D13B354B, CN=GIULIO
PIRODDI, dnQualifier=MMDA50318
Motivo: Sono l'autore del documento
Posizione: la posizione della firma qui
Data: 2022.09.07 16:54:24+0200
Foxit PDF Reader Versione: 11.1.0

PDF

ALLEGATO 1





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO
SAVONA

ORDINANZA N° 155 /2004

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona:

- VISTE** le disposizioni emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in materia di applicazione dell'art. 46 del Decreto Legislativo 27 luglio 1999 n° 272 concernente l'uso della fiamma, contenute nel dispaccio n.° DEM3/850 in data 28 marzo 2002;
- VISTI** gli articoli 80, 81 del Codice della Navigazione, approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 e 59 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328.
- VISTA** la legge 13 maggio 1940, n. 690 "Organizzazione e funzionamento del servizio antincendio nei porti";
- VISTO** l'art. 46 del decreto legislativo 27 luglio 1999 n. 272 "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 1998 n. 485";
- VISTO** il "Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del Porto di Savona e Vado Ligure" approvato con decreto 03 /90 in data 29 gennaio 1990;
- VISTA** la propria ordinanza n° 27/2003 in data 25 marzo 2003 con la quale è stato approvato il Regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel porto di Savona;
- RITENUTO NECESSARIO** definire un iter istruttorio ridotto nel rilascio, da parte della Capitaneria di Porto di Savona, del nulla osta per i lavori con fiamma a scarso gradiente di pericolosità da eseguirsi nel Porto di Savona e Vado Ligure;
- VISTI** gli esiti della riunione, tenutasi in data 19.10.2004 presso la Capitaneria di Porto di Savona volta a concertare lo snellimento delle procedure per il rilascio del nulla osta relativo alla citata tipologia di lavori con fiamma, in particolare acquisendo un preventivo parere a carattere permanente da parte del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Savona e dell'Azienda Sanitaria Locale 2 - "Savonese", in luogo di specifici pareri da richiedersi di volta in volta per i singoli interventi;
- ACQUISITI** in proposito i citati pareri permanenti dell'Azienda Sanitaria Locale n° 2 "Savonese" e del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Savona emessi, rispettivamente, con foglio n° 10757 in data 05/11/2004 e foglio n° 5872 in data 22/11/2004;

ORDINA

Art. 1 Generalità e campo di applicazione

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 Savona è subordinato al preventivo **nulla-osta** della Capitaneria di Porto di Savona secondo la procedura stabilita dalle norme contenute nella presente Ordinanza, che hanno lo scopo di integrare e facilitare l'applicazione delle disposizioni contenute nel **Decreto Legislativo n°**

272/99 del 27 luglio 1999 "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".

Art. 2 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 Leg.vo n. 272/99** e, per quanto applicabile, in concreta osservanza della normativa antinfortunistica, di igiene e sicurezza 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. 3 Definizione dei lavori che comportano l'impiego 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:

TIPO A: **LAVORI IN AMBIENTI ESTERNI (A 1) ED INTERNI (A 2):**

- A 1: Lavori con impiego di fonti termiche interessanti le sovrastrutture di coperta, da intendersi come quelli riferiti a guardacorpi, scalette per l'accesso ai ponti, salpancore, strutture di supporto delle luci della nave, strutture di supporto delle luci della nave, passacavi, ecc. I lavori non devono interessare le parti di queste strutture che siano in contatto con locali o spazi chiusi della nave (stive o locali comunque definiti della nave).
- A 2: Lavori interessanti le strutture interne di locali abitabili e nei quali non siano presenti sostanze potenzialmente pericolose, da intendersi come quelli riferiti a car deck, a strutture sporgenti nei garages, ecc. I lavori non devono interessare le parti di queste strutture in contatto con locali o spazi che possono presentare rischi di incendio o esplosione per la presenza di materiali di coibentazione o altre sostanze combustibili (residui oleosi, stracci, parete in legno) o infiammabili (vernici, ecc.).

TIPO B: **LAVORI IN AMBIENTI INTERNI interessanti:**

- B 1: Locali apparato motore, timoneria, caldaie e apparati vari, altri locali interni diversi da quelli elencati in A2, C1 e C2.
- B 2: locali pompe.

TIPO C: **LAVORI IN AMBIENTI ANGUSTI E/O PERICOLOSI**

- C 1: Gavoni, doppi fondi, intercapedini, casse di zavorra.
- C 2: cisterne del carico, altri locali chiusi, angusti e/o pericolosi ai quali sono applicabili le disposizioni degli artt. 48 e 49 del Decreto Leg.vo n° 272/99.

Art. 4 Procedura per il rilascio del nulla-osta all'uso di fiamma per i lavori di tipo A)

Il rilascio del nulla-osta è subordinato all'adempimento della procedura di cui al successivo art. 5 con le seguenti eccezioni:

- 1) non è necessario acquisire il preventivo parere del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco;
- 2) non è richiesta la presentazione dei piani antincendio, della planimetria della nave e della lista equipaggio (punti 3, 5 e 6 del successivo art.5).

I lavori con uso fiamma su navi con passeggeri a bordo possono essere autorizzati solo se

rientranti nelle tipologie A 1 e A 2 di cui al precedente art. 3 e soltanto se improrogabili.
La procedura di cui al seguente art. 5 è sempre obbligatoria, nella sua interezza, per lavori con uso fiamma, di qualsivoglia natura, su navi destinate al trasporto di merci infiammabili, non munite di gas free, e su navi con a bordo merci pericolose, così come definite dagli IMDG Code e BC Code che presentano pericoli di esplosività e infiammabilità.

Art. 5 Procedure per il rilascio del “nulla osta” all’uso della fiamma a bordo per l’esecuzione di lavori tipo B) e C).

- a) Il titolare dell’impresa di manutenzione, riparazione e trasformazione navale ovvero
 - b) il comandante della nave ovvero
 - c) un loro rappresentante all’uopo delegato
- deve presentare apposita domanda in carta da bollo, in duplice copia, alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, redatta in modo conforme al facsimile in allegato 1.

Ad essa deve essere allegato:

- 1 .a Lettera dell’agenzia raccomandataria della nave, per conto dell’armatore, con la quale vengono affidati i lavori ad una impresa di riparazione, trasformazione o manutenzione navale fra quelle autorizzate dall’Autorità Portuale ad operare nel porto di Savona;
- 1 .b ovvero dichiarazione del Comandante che i lavori vengono eseguiti dal personale facente parte dell’equipaggio della nave;
2. lettera dell’officina con la quale si conferma l’assunzione dei lavori (caso 1 a);
3. 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 sia notturno, pronto ad intervenire in caso di necessità;
 - l’efficienza dei mezzi antincendio presenti a bordo;
4. **certificato di “non pericolosità”** rilasciato dal consulente chimico del porto, contenente la precisa indicazione della tipologia cui sono da ricondurre i lavori ai sensi delle categorie individuate dall’art. 3 della presente ordinanza, nonché il pieno rispetto delle disposizioni contenute all’art. 4 della medesima;
5. planimetria della nave o di parte di questa, ove devono essere indicate le posizioni dei previsti lavori nonché le vie di sfuggita;
6. lista equipaggio.

Nel caso in cui i lavori comportino operazioni di taglio, prima di procedere a quest’ultime, il richiedente deve munirsi di un **certificato di “gas free”** rilasciato da un consulente chimico di porto attestante che nei locali, compresi quelli adiacenti ai locali interessati dai lavori, non vi siano sostanze suscettibili di infiammarsi od esplodere sotto l’azione del calore o delle scintille.

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.2 di Savona. Una copia della domanda rimane agli atti presso l’Autorità Marittima, l’altra è consegnata all’interessato il quale la produrrà al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Savona al fine di ottenere il parere conforme e le eventuali prescrizioni del caso.**

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 fiamma inviandone copia alla citata A.S.L.

Art. 6 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 il porto di Savona e che avessero necessità di completare o eseguire i lavori nel corso di più soste successive, se 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/i certificato/i successivo/i dovranno essere esibiti all'Ufficio Tecnico della Capitaneria di Porto unitamente all'autorizzazione già rilasciata per essere convalidata facendo riferimento al nuovo certificato.

Art. 7 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 eventuali prescrizioni del caso.

La proroga è comunicata via fax all' A.S.L. n.2 di Savona.

Art. 8 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 Savona, salvo casi particolari di urgenza che saranno valutati di volta in volta dalla Capitaneria di Porto. In caso positivo si applica la procedura di cui ai precedenti articoli 4 e 5, 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. 9 Presidi antincendio e dispositivi di protezione individuale per le guardie ai fuochi

L'Autorità Marittima si riserva la facoltà di disporre di volta in volta, in relazione al tipo di lavori da effettuare ed alla zona di ormeggio della nave interessata, la vigilanza per la prevenzione degli incendi da parte di personale del servizio integrativo antincendio del porto di Savona.

La sorveglianza ai lavori con uso di fonti termiche è svolta secondo le disposizioni contenute nell'art. 3 del "Regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel porto di Savona" (vedasi stralcio allegato 1) approvato con ordinanza n° 27/2003 citata in premessa - ferme restando le eventuali disposizioni che verranno impartite per ogni singolo lavoro o in occasione di ispezioni - con l'ausilio dei dispositivi e delle precauzioni antincendio previste dal medesimo regolamento:

9.3 Prima dell'inizio dei lavori per cui è stata disposta la sorveglianza di personale del servizio integrativo antincendio, quest'ultimo dovrà accertarsi:

- della dislocazione dei presidi antincendio di bordo posti nelle vicinanze dell'area interessata dai lavori con fiamma;
- della funzionalità dei suddetti impianti;
- dell'esistenza e della completa fruibilità di idonee vie di fuga dalla zona interessata ai lavori e fino a spazi sicuri all'esterno; le aperture di sfuggita devono essere, di norma, almeno due per ogni locale ove è 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 sia nelle vie di fuga, eventualmente realizzato a mezzo di lampade autoalimentate;
- che sia assicurato l'ordine e la pulizia nella zona interessata ai lavori.

9.4 Durante i lavori il personale della guardia ai fuochi 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 Leg.vo 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.

Art. 10 Entrata in vigore

La presente ordinanza entrerà in vigore a decorrere dal **27 NOV. 2004** dalla stessa data deve intendersi abrogata ogni altra disposizione/provvedimento che contrasti con le norme contenute nella presente ordinanza.

Art. 11 Norme sanzionatorie

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far rispettare la presente ordinanza.

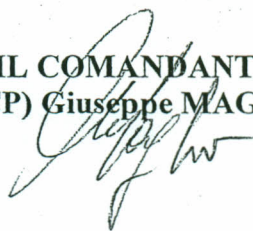
I contravventori, salvo che il fatto non costituisca altro o più grave reato, saranno perseguiti:

- ai sensi dell'art. 57 del Decreto Legislativo n° 272/99 in caso di violazione degli artt. 4 e 5 della presente ordinanza;
- ai sensi dell'art. 1174 del Codice della Navigazione per la violazione alle norme contenute negli altri articoli della presente ordinanza.

L'Azienda Sanitaria Locale è l'organo di vigilanza competente per il procedimento diretto all'estinzione delle contravvenzioni per violazioni alla presente Ordinanza che comportino l'applicazione dell'art. 57 del Decreto Legislativo n° 272/99.

Savona, **26 NOV. 2004**

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Giuseppe MAGLIOZZI



ALLA CAPITANERIA DI PORTO – SEZIONE TECNICA

Il sottoscritto _____
 Titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione e trasformazione navale

Oppure
 Comandante della nave, in regime di autoproduzione.
 Chiede a codesto ufficio il nulla osta per eseguire a bordo dell'unità _____ di bandiera _____

N° IMO _____
 i segg. lavori con uso di fiamma _____

Nei locali sono specificati: _____

per la prevista durata di giorni / ore _____

Il sottoscritto dichiara quanto segue:

- carico esistente a bordo (natura e quantità)

- carichi infiammabili, esplosivi o comunque pericolosi esistenti a bordo: (natura e quantità)

- di essere a conoscenza delle norme contenute nel decreto legislativo 27 luglio 1999, n° 272 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;
- che gli impianti e l'organizzazione antincendio di bordo (sono/ non sono) in efficienza ed in grado di entrare immediatamente in azione;
- che i lavori saranno eseguiti dalla ditta _____
 Sotto la diretta e continua vigilanza del personale di bordo designato opportunamente da questo Comando.
- che la persona esperta e responsabile dell'operazione è: _____
- che la nave (è / non è) pronta a muovere con i propri mezzi in caso di emergenza o di necessità;
- che non sarà fatto uso della fiamma ossidrica o comunque di mezzi di lavoro che provocano fonti di calore, su parti a contatto di materiali infiammabili o pericolosi, di depositi o serbatoi, anche se stivati, che abbiano contenuto carburanti;
- che prima di iniziare lavori di taglio, si è munito del Certificato "Gas Free", rilasciato da un consulente chimico del porto, attestante che nei locali compresi quelli adiacenti dove devono essere eseguiti i lavori, non vi sono sostanze suscettibili di infiammarsi sotto l'azione del calore o delle scintille ed allega il Certificato di "non Pericolosità" n° _____ datato _____ rilasciato dal consulente chimico del Porto di Savona, inerente i lavori di che trattati.

Savona, li _____/_____/_____

TITOLARE DELL'IMPRESA DI MANUTENZIONE, RIPARAZIONE E TRASFORMAZIONE NAVALE.

IL COMANDANTE DELLA NAVE

Nome: _____ Nazionalità: _____

Firma: _____

La Ditta _____ che prende in carico i lavori a bordo della nave sopra indicata, dichiara che il personale che sarà inviato a bordo per l'esecuzione dei lavori, è a conoscenza delle norme contenute nel Decreto Legislativo citato e di tutte le altre in materia di sicurezza e che sarà data ogni precauzione allo scopo di evitare sinistri o incidenti.
 Savona, _____

Per la Ditta
 (indicare prego, la qualifica di chi sottoscrive la dichiarazione)

TO THE HARBOUR OFFICE – TECHNICAL DEPARTMENT
 SAVONA

I the undersigned _____
 Owner of the ship maintenance repairing and conversion company

Or
 Master of the ship, with self production capacity.
 ASKS for the authorisation to the aforesaid Office in order to carry out aboard to this ship _____

flag _____ IMO number _____
 The following hot works _____

into the rooms listed here below on the above mentioned ship _____

for the foreseen term of _____ days/ours _____

I, the undersigned, make the following statements:

- cargo positioned aboard (type and quantity)

- inflammable, explosive anyhow dangerous cargoes positioned aboard (type and quantity)

- I declare to know in details the rules contained in the legislative decree dated 27 July 1999, n° 272 adaptation to safety and health rules for workers in the accomplishments of harbour operations, repairing and transformation of ships in the harbour, according to the law dated 31 December 1998, n° 485;
- All the fire, fighting equipment and organisation (are / are not) in perfect working order and ready for immediate action;
- Works will be carried out by the firm: _____
 under the direct and continuous control of the ship staff carefully appointed by the Master;
- The qualified person responsible for the operation is: _____
- The ship (is / is not) ready to move by its own means in case of emergency or necessity;
- No oxyhydrogen flames or other working means anyhow provoking the heating of parts in contact with inflammable or dangerous materials or deposits and tanks, even if empty, into which inflammable or combustible liquid or gasses have been stored, shall be used.
- Before starting the works, I provided myself with "GAS FREE" certificate, granted by the harbour's consultant chemist, testifying that no good inflammable under the action of warmth of sparks, or explosive materials are stored in rooms, including adjacent rooms, in which works must be carried out, and I enclose the "not dangerous hot works" Certificate n° _____ dated _____ granted by the harbour's consulting chemist of Savona, concerning the a.m. works.

Savona, _____/_____/_____

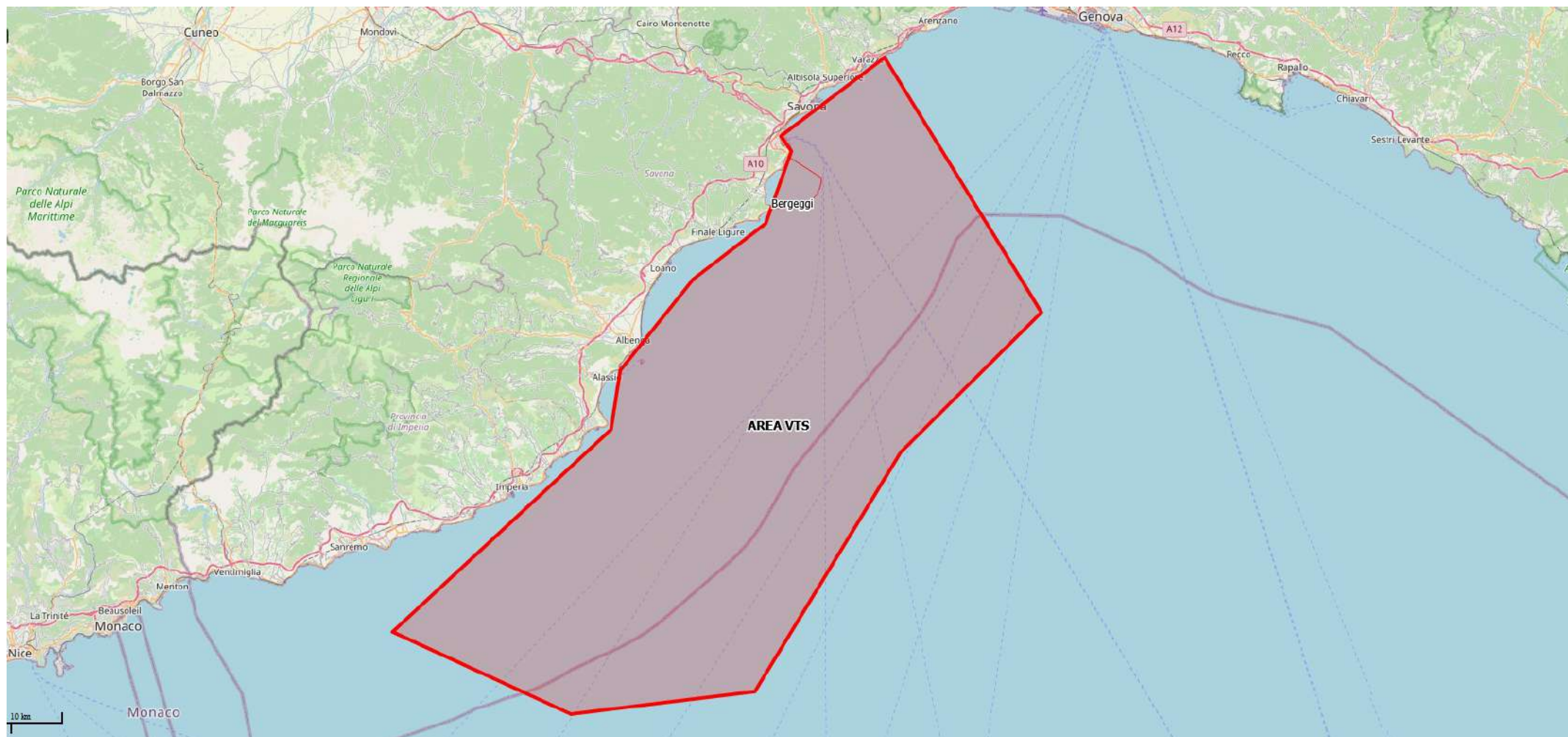
THE MASTER

Name: _____ Nationality: _____

Signature: _____

The firm _____ entrusted with the works on the above mentioned ship, declares that all the staff that will be on board in order to carry out the works, knows the rules of the above mentioned legislative decree and all other safety rules concerned and that all the necessary will be taken in order to avoid any accident.
 Savona, _____

For the COMPANY'S account
 (please state precisely the qualification of this declaration's subscriber)





REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO DI PILOTAGGIO NEL PORTO DI SAVONA - VADO LIGURE

Premessa

Il presente Regolamento ha lo scopo di disciplinare il servizio di pilotaggio svolto dalla Corporazione dei Piloti del Porto di Savona nei porti e nella rada di Savona e Vado Ligure (SV).

Per servizio di pilotaggio si intende, ai sensi dell'articolo 92 del Codice della Navigazione, l'attività consistente nel suggerire la rotta ed assistere il Comandante della nave nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla.

Articolo 1 (Corporazione dei piloti)

1. Il servizio di pilotaggio è svolto dalla Corporazione dei Piloti entro i limiti definiti nei provvedimenti che stabiliscono l'obbligatorietà del servizio di pilotaggio per i porti di Savona e Vado Ligure e per le strutture di ormeggio anche esterne alle dighe foranee.
2. La Corporazione ha sede principale nel porto di Savona.
3. L'organico è costituito da sette piloti (compresi il Capo pilota), salva la possibilità di variazione dell'organico stesso in relazione a mutate esigenze funzionali.
4. La Corporazione deve nominare un medico competente che, dopo aver valutato e approvato un unico documento di valutazione del rischio ai sensi della vigente normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, programma ed effettua la sorveglianza sanitaria attraverso protocolli sanitari definiti in funzione dei rischi specifici.

Articolo 2 (Beni della Corporazione)

1. I beni di cui la Corporazione è provvista sono:
 - a) i mezzi nautici di cui all'articolo 3;
 - b) gli uffici della sede operativa nel porto di Savona sono siti presso la Palazzina Servizi Molo delle Casse. Appartiene alla Corporazione anche un magazzino con accesso indipendente dal civico 18 rosso di Vico delle fucine, situato presso la Vecchia Darsena del porto di Savona. La sede operativa della Corporazione è in concessione demaniale marittima rilasciata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Occidentale Sede di Savona; mentre il magazzino è di proprietà dei Piloti effettivi della Corporazione.
 - c) gli arredi delle sedi e le attrezzature tecniche;
 - d) eventuali autovetture, che devono recare la scritta "PILOTI" o logo identificativo equivalente.
2. I beni della Corporazione dei Piloti devono risultare nel Registro inventario istituito e redatto in conformità delle disposizioni normative in materia.

Articolo 3 **(Mezzi nautici)**

1. Per lo svolgimento del servizio di pilotaggio, la Corporazione deve disporre di n. 3 (tre) mezzi nautici di proprietà dei piloti effettivi; essi devono essere di tipo idoneo per lo svolgimento del servizio, dotati di capacità propulsive di adeguata potenza e di apparato radar e/o AIS, ovvero di altri sistemi equivalenti stabiliti dall'Autorità marittima; tutte le unità devono essere dotate di ricetrasmittente in VHF/FM, nonché dei segni distintivi previsti dagli articoli 100 e 127 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione; devono inoltre rispondere a tutti i requisiti previsti dalle norme in materia di sicurezza della navigazione e dal Regolamento per prevenire gli abbordi in mare.
2. Qualsiasi modifica sostanziale anche numerica da apportare ai mezzi nautici deve essere preventivamente autorizzata dall'Autorità marittima.
3. I mezzi nautici della Corporazione devono stazionare nel porto di Savona e/o Vado Ligure. Almeno uno deve stazionare nelle adiacenze della sede operativa dei piloti. Tale deve sempre essere pronto a muovere.
4. Le formalità di arrivo e partenza devono essere espletate nei casi specifici previsti al comma 4 dell'articolo 3 del D.M. 27 aprile 2017 "*Procedure semplificate di arrivo/partenza delle unità minori*" e, in generale, in tutti i casi in cui il trasferimento esula dall'attività di pilotaggio a cui la pilotina è asservita.
5. Gli originali dei documenti dei mezzi nautici sono tenuti nella sede della Corporazione; a bordo devono essere tenute copie autenticate degli stessi.
6. Al personale imbarcato si applica l'articolo 172 bis, comma 1, con la procedura del ruolino unico.

Articolo 4 **(Dotazioni della sede)**

La sede operativa dei piloti di Savona deve essere dotata:

- a) apparato radar e/o AIS o sistema equivalente di proprietà o di terzi;
- b) apparato ricetrasmittente in VHF/FM che abbia una portata tale da soddisfare adeguatamente le esigenze del servizio;
- c) collegamento telefonico con almeno n. 2 linee esterne;
- d) collegamento Internet e casella di posta elettronica certificata;
- e) stazione meteorologica o sistema equivalente di proprietà o di terzi;
- f) numero adeguato di radio portatili VHF;
- g) numero adeguato di radio portatili VHF antideflagranti (per traffico petrolifero);
- h) numero adeguato di apparecchi per la telefonia mobile;
- i) apparato che garantisca il funzionamento della radio in caso di *black-out* elettrico.

Articolo 5 **(Polizza assicurativa del pilota)**

Copia del contratto di assicurazione relativo a ciascun pilota, stipulato ai sensi dell'articolo 94 del codice della navigazione, deve essere conservata presso la Corporazione. La polizza può anche essere cumulativa.

Articolo 6 **(Dotazioni del pilota)**

1. Il pilota che si reca a bordo deve essere sempre dotato almeno di:

- a) ricetrasmittente VHF portatile impostata sul canale di Servizio del porto e apparato di telefonia mobile;
- b) giubbotto salvagente e/o giacca galleggiante dotati di luci di segnalazione;
- c) scarpe antidrucciolo;
- d) guanti.

2. Il pilota deve essere provvisto di un tesserino di riconoscimento, del documento di riconoscimento approvato e rilasciato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, secondo il "*Programma nazionale di sicurezza marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali*" (Ed. 2021 - Rev. 1).
3. I piloti devono vestire in maniera uniforme, secondo quanto stabilito dall'assemblea dei piloti effettivi, e, comunque, con decoro.

Articolo 7 **(Imbarco e sbarco del pilota)**

Il pilota deve recarsi puntualmente a bordo della nave da pilotare su chiamata della stessa e secondo la programmazione stabilita dall'Autorità marittima.

1. Salvi i casi particolari determinati da avverse condizioni meteo-marine, è obbligo del pilota prendere la nave in entrata e lasciarla in uscita, nel rispetto dei limiti stabiliti per l'obbligatorietà del pilotaggio nei relativi provvedimenti. Nel particolare, è obbligo del pilota prendere la nave da pilotare ad almeno un miglio fuori dalle testate dei moli frangiflutti sia per l'entrata nel porto di Savona-Vado Ligure sia per l'accosto ai pontili in rada; è, inoltre, obbligo del pilota lasciare la nave in uscita ad un miglio fuori dalle predette testate, ed anche prima quando disposto dal Comandante della nave.
2. Nel caso in cui le condizioni meteorologiche non permettano al pilota di imbarcare/sbarcare in sicurezza, questi dalla pilotina può indicare al Comandante della nave la rotta da seguire, informando l'Autorità marittima.
3. Qualora più navi debbano muovere contemporaneamente, tutte le volte che sorgono dubbi sull'ordine da seguire nelle prestazioni, il pilota deve chiedere tempestivamente istruzioni all'Autorità marittima circa la precedenza da accordare alle navi stesse, nel rispetto della programmazione settimanale/giornaliera e sempre che tale Autorità non abbia già impartito disposizioni di massima al riguardo.
4. Qualora i mezzi nautici in dotazione della Corporazione siano momentaneamente indisponibili, il pilota per recarsi a bordo delle navi può servirsi dei rimorchiatori o di altri mezzi nautici del porto ritenuti idonei dall'Autorità marittima competente e senza nessun aggravio di costi per l'utenza portuale.

Articolo 8 **(Rapporto di pilotaggio)**

1. Il pilota deve dare immediata notizia all'Autorità marittima, nelle forme dalla stessa stabilite, e al Capo pilota di qualsiasi ritardo o incidente, anche nelle operazioni di ormeggio e disormeggio, che si verifichi durante il pilotaggio.
2. Deve altresì redigere un rapporto contenente tutte le notizie idonee a ricostruire l'avvenimento e l'esatta indicazione degli elementi meteorologici.
3. Il rapporto deve essere redatto anche quando:
 - a) si siano verificate circostanze che contrastino con le norme contenute nel Regolamento di pilotaggio;

- b)* si siano determinate situazioni di possibile minaccia per la security.
4. Ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del Decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, qualora nell'esercizio delle proprie funzioni il pilota venga a conoscenza di anomalie che possono costituire un rischio per la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino, deve parimenti informare l'Autorità marittima per iscritto possibilmente in formato elettronico, fornendo almeno le seguenti informazioni:
 - a)* nome, numero di identificazione IMO, nominativo internazionale e bandiera della nave;
 - b)* ultimo porto di scalo e porto di destinazione della nave;
 - c)* descrizione delle anomalie apparenti riscontrate a bordo;
 5. Il pilota non deve iniziare la manovra o, se intrapresa, deve mantenere le navi in condizioni di sicurezza in una zona portuale dove non crei pericolo, disagio o intralcio ad altre unità, in attesa delle disposizioni dell'Autorità marittima.

Articolo 9 ***(Esecuzione della prestazione a bordo)***

1. Il pilota, nello svolgimento del servizio, deve scrupolosamente attenersi alle disposizioni del Comandante del porto competente e alle direttive impartite dal Capo pilota o da chi ne fa le veci.
2. Il pilota, prima di fornire qualsivoglia suggerimento al Comandante della nave, deve prendere visione della "IMO Pilot Card", e del "Wheelhouse poster", previsti dalla Risoluzione IMO A.601 (15) e presenti a bordo della nave.
3. Il pilota deve accertarsi che le indicazioni fornite ai sensi dell'articolo 92 del codice della navigazione siano recepite dal Comandante della nave.
4. Il pilota deve astenersi dal comunicare direttamente alla nave istruzioni dell'armatore e/o dell'agente marittimo circa l'accosto senza il preventivo assenso dell'Autorità marittima competente.

Articolo 10 ***(Organizzazione del servizio)***

1. La Corporazione deve assicurare la regolarità del servizio in base alle esigenze dei traffici portuali ed evitare qualsiasi ritardo alle navi. A tal fine i piloti prestano servizio nell'arco delle 24 ore secondo il turno stabilito dal Capo pilota in base alle istruzioni della Capitaneria di porto nella cui zona di giurisdizione si svolge l'effettiva prestazione del servizio stesso. Il Capo pilota deve comunicare all'Autorità marittima competente con cadenza semestrale un turno di servizio, notiziando prontamente la medesima Autorità in caso di variazioni o modifiche a detta turnazione. Inoltre, senza ritardo alcuno, deve provvedere alle sostituzioni in caso di assenza dal servizio per qualsiasi motivo.
2. Il Capo Pilota o il Vice Capo Pilota devono dare preventivo avviso all'Autorità marittima delle proprie assenze, con comunicazione di rintracciabilità.
3. I piloti in servizio devono avvicinarsi avendo cura che non derivino in alcun caso ritardi nel movimento delle navi.
4. I piloti in turno per i quali è prevista la presenza in stazione e non siano a bordo della nave da pilotare non possono allontanarsi dalla sede senza la preventiva

autorizzazione dell'Autorità marittima competente e sono sempre reperibili ai recapiti telefonici comunicati alla stessa Autorità marittima.

5. Qualora, per causa di forza maggiore, un pilota si trovi nell'impossibilità di prestare il proprio servizio, deve esserne data immediata comunicazione al Capo pilota, che provvederà per la pronta sostituzione.
6. Ai piloti franchi che, per esigenze di servizio, siano chiamati a prestare la loro opera di rinforzo, è dovuta, oltre alle normali competenze mensili di cui agli articoli 120 e 121 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, una diaria a carico della Corporazione e il cui ammontare è stabilito dall'assemblea dei piloti effettivi.
7. In caso di assenza per malattia il pilota deve inviare alla Corporazione il certificato medico.
8. La Corporazione si dota di idoneo regolamento assembleare che deve essere depositato presso la sede della Capitaneria di porto di Savona.

Articolo 11 **(Compiti del Capo pilota)**

1. Oltre a quanto previsto dall'articolo 114 del Regolamento di esecuzione per il Codice della Navigazione, il Capo pilota deve:
 - a) riferire all'Autorità marittima competente su ogni fatto meritevole di menzione in ordine allo svolgimento del servizio;
 - b) segnalare all'Autorità marittima cui compete la vigilanza sulle attività della Corporazione, le assenze e le infrazioni disciplinari dei piloti;
 - c) consentire, compatibilmente con le esigenze del servizio, l'assenza del pilota per lo svolgimento dell'attività sindacale;
 - d) impartire disposizioni per la formazione professionale degli aspiranti piloti nel periodo di tirocinio di cui l'articolo 108 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione;
 - e) consentire e verificare che i piloti effettivi partecipino ai corsi di formazione necessari al mantenimento della licenza da pilota;
 - f) concordare con il medico competente le visite mediche dei piloti e comunicare all'Autorità marittima il nominativo del pilota che si sia rifiutato di sottoporsi a tali visite.
2. In caso di assenza del Capo pilota, tali compiti sono svolti dal Vice Capo pilota o dal pilota con maggiore anzianità di servizio.

Articolo 12 **(Fatturazione del servizio)**

1. L'ordine di introito, di cui all'articolo 135 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, deve essere bollato, numerato cronologicamente per ogni prestazione effettuata dal 1° gennaio al 31 dicembre di ogni anno, firmato dal Capo pilota e vistato dall'Autorità marittima.
2. Gli ordini di introito possono essere prodotti e firmati anche su formato digitale.

3. Ai fini dell'esatta applicazione delle tariffe, le caratteristiche delle navi e le modalità di svolgimento del pilotaggio devono risultare da appositi buoni, sottoscritti dai Comandanti delle navi, anche su formato digitale.
4. Per le prestazioni di pilotaggio in VHF, in mancanza del buono, lo svolgimento della prestazione è certificato da dichiarazione sottoscritta dal Capo pilota sulla base della registrazione audio o, in mancanza di questa, redatta ai sensi dell'articolo 47 del DPR n. 445 del 2000 e ss. mm. e ii.

Articolo 13 **(Contabilità della Corporazione e registri)**

1. Il Capo pilota, entro i 60 giorni successivi la fine di ogni anno solare, presenta all'Autorità marittima cui compete la vigilanza sulle attività della Corporazione di cui all'articolo 7, il Rendiconto contabile annuale, approvato dall'Assemblea dei piloti e da lui sottoscritto, secondo il modello predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Copia del Rendiconto, vistata dal Comandante del porto, deve essere trasmessa dall'Autorità marittima al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
2. A cura della Corporazione debbono essere istituiti, regolarmente tenuti e compilati:
 - a) libro giornale, o Libro di cassa, con distinte colonne per le singole voci componenti le entrate e le uscite;
 - b) registro dei consumi per l'esercizio dei mezzi nautici;
 - c) libro inventario dei natanti e degli altri immobili, attrezzi ed arredi di cui è provvista la Corporazione;
 - d) registro della turnistica dei piloti, in cui sono indicati anche i periodi di assenza degli stessi;
 - e) registro con i turni dei pilotini;
 - f) altri atti, registri o libri previsti dalle disposizioni vigenti (fiscali, lavoristiche, amministrative, sistemi di qualità, ecc.);
 - g) un registro contenente cognome, nome, data di nascita e domicilio dei piloti e degli aventi diritto alle quote, che deve essere tenuto nella sede legale della Corporazione a libera consultazione degli aventi diritto e a disposizione dell'Autorità marittima cui compete la vigilanza sulle attività della Corporazione;
 - h) libro dei verbali delle assemblee.
3. La documentazione di cui comma 2 può essere prodotta e firmata in formato digitale.

Articolo 14 **(Attività di vigilanza e controllo)**

1. Il Comandante del porto ove ha sede la Corporazione esercita la vigilanza sull'organizzazione, amministrazione e contabilità della Corporazione, nonché il potere disciplinare sui singoli piloti.
2. L' Autorità marittima effettua ispezioni e controlli finalizzati ad accertare il regolare funzionamento della Corporazione per i connessi aspetti di sicurezza della navigazione e portuali; verifica che il servizio sia svolto in condizioni di efficienza e che la dotazione degli equipaggiamenti e delle attrezzature necessarie per lo svolgimento del servizio sia adeguata.

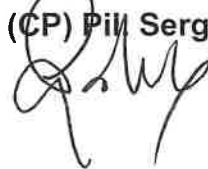
Articolo 15
(Poteri dispositivi ed autorizzativi del Comandante del porto)

1. Ferma restando l'obbligatorietà del servizio di pilotaggio, secondo le disposizioni in vigore per il comprensorio portuale di Savona e Vado Ligure e nell'antistante rada, il Comandante del porto, con provvedimento motivato, in casi di necessità ed urgenza a tutela della sicurezza portuale e della navigazione, può prescrivere, anche alle navi non obbligate, l'impiego del pilota.
2. Tutte le unità esenti dall'obbligo del pilotaggio qualora richiedano il servizio devono avvalersi di un pilota della Corporazione, previa comunicazione all'Autorità marittima competente, che stabilisce l'ordine e la precedenza di ingresso/uscita dal porto ai sensi dell'articolo 7 del presente Regolamento.
3. Nessun movimento di navi deve essere effettuato senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità marittima.

Articolo 16
(Potere disciplinare e sanzioni)

1. Il potere disciplinare sui piloti è esercitato dal Comandante del porto competente per territorio ai sensi degli articoli 1249 e seguenti del Codice della Navigazione.
2. Le infrazioni disciplinari commesse dai piloti sono punite a norma dell'articolo 1254 del Codice della Navigazione.

IL DIRETTORE MARITTIMO
Amm. Isp. (CP) Pil. Sergio LIARDO





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE, IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA
INTERNE

IL CAPO DIPARTIMENTO

VISTO l'articolo 95 del codice della navigazione, approvato con R.D. 30.3.1942, n. 327;

VISTO l'articolo 14 della legge n. 84/94 e ss. mm. e ii.;

VISTO il decreto legislativo n. 165 del 30.3.2001 e ss. mm. e ii. recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche;

VISTA la nota n. 88353 del 26.6.2023 con cui la Direzione marittima di Genova, acquisita l'intesa con l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, ha trasmesso per l'approvazione il regolamento locale di pilotaggio per il porto di Savona in cui viene definito, all'articolo 3, comma 1, il numero dei mezzi nautici di cui la Corporazione locale deve disporre secondo quanto indicato nella nota ministeriale n. 35793 del 15.11.2022;

VISTI i pareri delle associazioni di categoria interessate;

DECRETA

E' approvato, ai sensi dell'articolo 95 del codice della navigazione, il regolamento locale di pilotaggio per il porto di Savona predisposto dal competente Direttore marittimo ed allegato al presente decreto.

Il Capo Dipartimento
Dott.ssa Maria Teresa Di Matteo

Firmato digitalmente da

Maria Teresa Di Matteo

O = MiMS
C = IT



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

SEZIONE TECNICA, SICUREZZA E DIFESA PORTUALE

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

e-mail: tecnica.cpsavona@mit.gov.it

P.E.C. cp-savona@pec.mit.gov.it

ORDINANZA

“ REGOLAMENTO DEL SERVIZIO DI RIMORCHIO DELLE NAVI NEL COMPENSORIO PORTUALE DI SAVONA - VADO LIGURE ”

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Savona:

- VISTA** la Legge 7 agosto 1990, n. 241, recante *“Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”*, e ss.mm.ii.;
- VISTA** la Legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante *“Riordino della legislazione in materia portuale”*, e ss.mm.ii.;
- VISTO** il Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante *“Codice dei contratti pubblici”*, e ss.mm.ii.;
- VISTI** gli articoli 17, 26, 66, 101, 102 e seguenti del Codice della Navigazione e gli articoli 59, 60, 138 e 139 del relativo Regolamento di esecuzione – parte marittima, approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;
- VISTA** la Circolare n. 11 in data 19 marzo 2019 dell'allora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, recante *“Linee guida per il rilascio della concessione per l'esercizio del servizio di rimorchio portuale. Adeguamento al nuovo codice dei contratti pubblici della Circolare n.13961 del 18 dicembre 2013 e ss.mm.ii.”*;
- VISTO** il proprio Decreto n. 25 in data 2 settembre 2014 col quale è stato approvato e reso esecutivo il *“Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona e Vado Ligure”*;
- VISTO** il *“Regolamento per il servizio di rimorchio delle navi nel comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure”* predisposto in data 24 gennaio 2014 da questa Autorità Marittima e approvato con Decreto dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione generale per i porti in data 12 febbraio 2014;

- VISTO** il proprio Decreto n. 28 in data 15 luglio 2019, con il quale il C.F. (CP) *Giuseppe CANNARILE*, in servizio presso la Capitaneria di Porto di Savona con l'incarico di Capo Servizio Sicurezza della navigazione e portuale, è stato nominato responsabile unico del procedimento relativamente alla gara d'appalto per l'affidamento della concessione per l'esercizio del servizio di rimorchio per il porto di Savona – Vado Ligure;
- VISTA** la nota prot. n. 33733 in data 19 dicembre 2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale con la quale è stata espressa l'intesa in merito all'organizzazione del servizio di rimorchio dei porti di Savona e Vado Ligure, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 14, c. 1-ter, della Legge n. 84 del 28 gennaio 1994 e ss.mm.ii.;
- TENUTO CONTO** degli esiti delle riunioni cui hanno preso parte le associazioni di categoria a seguito delle conferenze di servizi indette dalla Capitaneria di Porto di Savona sull'organizzazione del servizio di rimorchio da porre in gara e i relativi pareri emessi;
- VISTA** la documentazione della gara a procedura ristretta per l'affidamento della concessione per l'esercizio del servizio di rimorchio portuale nel porto e nella rada di Savona e Vado Ligure (CIG: 8606106F53) e gli atti ivi richiamati;
- VISTO** il proprio Decreto n. 41 in data 18 ottobre 2021, recante *“Aggiudicazione, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 32, comma 5, e dell'articolo 33, comma 1, del D.Lgs. n. 50/2016, della concessione per l'esercizio del servizio di rimorchio nel porto di Savona - Vado Ligure (C.I.G. 8606106F53)”*;
- VISTO** il proprio Decreto n. 45 in data 10 dicembre 2021, recante *“Affidamento della concessione per l'esercizio del servizio di rimorchio nel porto e nella rada di Savona e Vado Ligure (C.I.G. 8606106F53). Nomina del Direttore dell'Esecuzione del Contratto (D.E.C.), ai sensi dell'art. 101 del D.Lgs. n. 50 del 18 aprile 2016”*;
- VISTA** la propria nota prot. n. 23841 in data 25 dicembre 2021 con la quale questa Capitaneria di Porto, ai sensi dell'art. 102 del Codice della navigazione, ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili il *“Regolamento del servizio di rimorchio delle navi nel comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure”*, predisposto in data 24 dicembre 2021, per la successiva disamina ed approvazione ministeriale;
- VISTO** il Decreto in data 29 dicembre 2021 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, inviato con nota prot. n. 39429 in data 30 dicembre 2021, con il quale è stato approvato il Regolamento di cui alla precedente premessa;
- VISTO** l'atto di concessione stipulato in data 14 aprile 2022 al n. 01/2022 del Registro delle Concessioni e al n. 483/2022 del Repertorio degli atti e registrato dall'Agenzia Entrate di Savona in data 27 aprile 2022 n. 578 - serie

1^ - unitamente al relativo "Allegato A", con il quale questa Capitaneria di Porto ha concesso alla Società "Carmelo Noli S.r.l." l'esercizio del servizio di rimorchio portuale alle navi nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure per la durata di anni 15 (quindici);

VISTO il Decreto n. 158 in data 4 maggio 2022 con il quale il Direttore Marittimo della Liguria ha approvato l'atto di concessione per il servizio di rimorchio portuale alle navi nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure alla Società Carmelo Noli S.r.l. con durata 15 (quindici) anni;

VISTA la nota prot. n. 16511 in data 5 maggio 2022 con la quale la Ragioneria Territoriale dello Stato di Genova ha comunicato a questa Capitaneria di Porto il superamento del riscontro preventivo amministrativo contabile, previsto dalla normativa vigente, con esito positivo del Decreto n. 158 in data 4 maggio 2022 della Direzione Marittima della Liguria;

CONSIDERATO che il Decreto n. 158 in data 4 maggio 2022 del Direttore marittimo della Liguria è stato ammesso alla registrazione in data 12 maggio 2022 al n. 51 da parte della Corte dei Conti – Sezione di controllo Liguria;

VISTI gli atti d'ufficio;

RITENUTO pertanto necessario, in armonia con la documentazione di gara, rendere esecutivo il nuovo "*Regolamento del servizio di rimorchio delle navi nel comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure*" già approvato in data 29 dicembre 2021 col citato Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

ORDINA

Articolo 1

A far data dalle ore 00:01 del 23 maggio 2022, è reso esecutivo l'allegato "*Regolamento del servizio di rimorchio delle navi nel comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure*" già approvato in data 29 dicembre 2021 con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

Articolo 2

I contravventori alla presente e all'allegato Regolamento, salvo che il fatto non costituisca più grave o diverso reato, saranno perseguiti ai sensi dell'art. 1174, comma 1, del Codice della navigazione e saranno ritenuti responsabili civilmente dei danni che potranno derivare alle persone e/o alle cose in conseguenza dell'avvenuta trasgressione.

Articolo 3

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente Ordinanza.

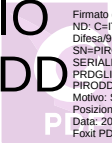
Articolo 4

A far data dalle ore 00.01 del 23 maggio 2022, il vigente “Regolamento per il servizio di rimorchio delle navi nel comprensorio portuale di Savona – Vado Ligure” approvato con Decreto del dell’allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 12 febbraio 2014 è da intendersi abrogato.

Savona, 17 maggio 2022

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Giulio PIRODDI
(firmato digitalmente ai sensi del CAD)

GIULIO
PIRODDI
I



Firmato digitalmente da GIULIO PIRODDI
DN: C=IT, O=Ministero della
Difesa/97355240587, OU=Marina Militare,
SN=PIRODDI, G=GIULIO,
SERIALNUMBER=IT:
PRDGL68D13B354B, CN=GIULIO
PIRODDI, dnQualifier=MMDA50318
Motivo: Sono l'autore del documento
Posizione: la posizione della firma qui
Data: 2022.05.17 16:39:15+0200
Foxit PDF Reader Versione: 11.1.0

Pubblicata sul sito istituzionale della Capitaneria di Porto di Savona
in data 17 maggio 2022



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE, IL TRASPORTO
MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Alla Capitaneria di porto di Savona
cp-savona@pec.mit.gov.it

OGGETTO: Regolamento locale per il servizio di rimorchio nel comprensorio portuale di Savona-Vado Ligure.

Si trasmette il decreto di approvazione del regolamento locale per il servizio di rimorchio predisposto da codesta Autorità marittima.

IL DIRIGENTE
Dott.ssa Patrizia Scarchilli

Via dell'Arte 16 00144 Roma
tel. 0659084530.
Trasm. decreto rimorchio savona
mariacristina.farina@mit.gov.it
dg.tm@pec.mit.gov.it



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE, IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE
D'ACQUA INTERNE

IL DIRETTORE GENERALE

VISTO l'articolo 102 del codice della navigazione, approvato con R.D. 30.3.1942, n. 327;

VISTO l'articolo 14 della legge n. 84/94 e ss. mm. e ii.;

VISTO il decreto legislativo n. 165 del 30.3.2001 e ss. mm. e ii. recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche;

VISTA la nota n. 23841 del 25.12.2021 con cui la Capitaneria di porto di Savona, acquisita l'intesa con l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, ha trasmesso per l'approvazione il testo del regolamento locale del servizio di rimorchio per il comprensorio portuale di Savona-Vado Ligure;

VERIFICATE la completezza e la regolarità del testo proposto;

DECRETA

E' approvato, ai sensi dell'articolo 102 del codice della navigazione, il regolamento locale del servizio di rimorchio per il comprensorio portuale di Savona-Vado Ligure nel testo sottoscritto dal competente Capo del Compartimento marittimo, datato 24.12.2021, allegato al presente decreto.

IL DIRETTORE GENERALE
dr.ssa Maria Teresa DI MATTEO

29 DIC 2021

Firmato digitalmente da

Maria Teresa Di Matteo

O = Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
C = IT



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

COMPARTIMENTO MARITTIMO DI SAVONA

CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

LUNGOMARE G. MATTEOTTI, 4/B – 17100 – SAVONA (SV)
e-mail: cpsavona@mit.gov.it - P.E.C.: cp-savona@pec.mit.gov.it

**REGOLAMENTO DEL SERVIZIO DI RIMORCHIO DELLE NAVI NEL
COMPENSAZIONE PORTUALE DI SAVONA-VADO LIGURE**

Articolo 1
(Definizioni)

Ai fini del presente Regolamento, si intende per:

- a) Amministrazione Centrale:** il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili;
- b) Autorità Marittima:** la Capitaneria di Porto di Savona, con sede in Savona (SV) al Lungomare Giacomo Matteotti, n. 4/b;
- c) Compensorio portuale di Savona-Vado Ligure:** area demaniale marittima, comprensiva di relative infrastrutture portuali (ossia lo specchio acqueo racchiuso tra le dighe foranee, e le banchine, i moli, le aree ed altre attrezzature idonee e non all'attracco di navi o galleggianti), costituito dai bacini portuali di Savona e Vado Ligure e dalla rada di Savona - Vado Ligure;
- d) Concessione:** l'atto stipulato dall'Autorità Marittima col soggetto concessionario del servizio;
- e) Concessionario del servizio di rimorchio portuale:** il soggetto che gode della concessione, rilasciata dal Capo del Compartimento Marittimo di Savona, ai sensi dell'articolo 101 del Codice della Navigazione;
- f) Rada di Savona-Vado Ligure:** l'estensione di mare nelle immediate adiacenze delle strutture foranee dei bacini portuali, così come definita da provvedimento normativo della Capitaneria di Porto di Savona.

Articolo 2
(Oggetto del Regolamento e ambito di applicazione)

Il presente "Regolamento del servizio di rimorchio nei porti e nella rada di Savona-Vado Ligure" (Ed. 2021), d'ora in poi "Regolamento", definisce le norme per lo svolgimento del servizio e le caratteristiche dei mezzi da impiegare, ai sensi dell'articolo 102 del Codice della Navigazione.

Il servizio di rimorchio è svolto nel comprensorio portuale di Savona-Vado Ligure, così come definito all'articolo 1 del presente Regolamento, e nella rada di Savona-Vado Ligure.

Con riferimento a quanto previsto dal Decreto n. 08/2019 della Capitaneria di Porto di Savona, nei porti e nella rada di Savona e Vado Ligure, il numero dei prestatori del servizio di rimorchio è limitato ad 1 (uno) concessionario.

Il rimorchio portuale, quale servizio d'interesse generale finalizzato a garantire la sicurezza della navigazione marittima e dell'approdo, è svolto su concessione, rilasciata dal Capo del Compartimento Marittimo di Savona, ai sensi dell'articolo 101 del Codice della Navigazione, e le relative tariffe sono determinate dall'Autorità Marittima, applicando i vigenti criteri e meccanismi stabiliti dall'Amministrazione Centrale.

Articolo 3

(Facoltatività e programmazione del servizio)

L'impiego dei rimorchiatori da parte delle navi è facoltativo, salvo i casi in cui l'Autorità Marittima disponga espressamente.

Ai sensi dell'articolo 14, comma 1-*bis*, della Legge n. 84 del 28 gennaio 1994, l'Autorità Marittima ha facoltà di disciplinare, anche temporaneamente, l'obbligatorietà del servizio con apposito provvedimento.

I servizi resi nell'ambito del presente Regolamento e dell'Atto di Concessione del servizio di rimorchio saranno programmati sulla base di quanto pianificato dalla "Commissione Accosti della Capitaneria di Porto di Savona" (nota anche come "Tavolo Tecnico"), attualmente disciplinata dall'Ordinanza 103/2009 del 24 novembre 2009 ("Disciplina Accosti"), composta dai rappresentanti della Capitaneria di Porto di Savona, dalla locale Corporazione dei Piloti, dal Gruppo degli Ormeggiatori e dal concessionario del servizio di rimorchio.

Il "Tavolo Tecnico" pianifica, con cadenza giornaliera e sulla base delle informazioni/dati disponibili relativi alle caratteristiche delle navi in arrivo o partenza dai porti di Savona e Vado Ligure, delle banchine e delle previsioni meteomarine, il numero minimo di rimorchiatori necessari per ogni manovra prevista nelle successive 24 ore, con particolare riferimento alle manovre che richiedono l'impiego contemporaneo di più di 2 rimorchiatori.

Il risultato della pianificazione è base imprescindibile per l'istituto della prenotazione (e dell'eventuale disdetta) dei rimorchiatori, che rimane comunque a carico degli armatori o loro raccomandatori e che potrà variare rispetto a quanto previsto dal "Tavolo Tecnico" in ragione di eventuali variazioni delle condizioni ambientali.

Eventuali rimorchiatori prenotati secondo quanto previsto al successivo articolo 5, punto *a.ii* e non disdetti almeno un'ora prima dall'orario previsto per l'esecuzione della manovra, daranno luogo all'addebito del servizio.

I servizi resi al di fuori dell'ambito del presente Regolamento e dell'atto di concessione del servizio di rimorchio dovranno essere preventivamente autorizzati dall'Autorità Marittima, previa istanza dell'interessato che dovrà specificare lo scopo e le modalità esecutive del servizio.

Articolo 4

(Rimorchio di navi minori e galleggianti)

Qualora i mezzi del concessionario non risultino idonei, per caratteristiche e tipologia, all'esecuzione del servizio di rimorchio nei confronti di navi minori e i galleggianti, il servizio può essere effettuato da altri mezzi navali idonei, previo nulla-osta del concessionario ed espressamente autorizzato dall'Autorità Marittima.

Articolo 5 **(Organizzazione del servizio di rimorchio)**

Al fine di garantire la continuità, senza ritardi, delle operazioni commerciali e dovendo assicurare un idoneo servizio presso i bacini portuali di Savona e Vado Ligure, l'organizzazione del servizio di rimorchio presuppone il rilascio di titoli demaniali idonei a garantire ormeggi ai rimorchiatori e di adeguati spazi per lo svolgimento dell'attività di impresa, che il concessionario richiede all'Autorità di Sistema Portuale competente, ed è soggetta al rispetto delle seguenti condizioni:

- a) Disponibilità di un organico minimo di personale marittimo** di almeno 10 (dieci) equipaggi, composti al minimo ciascuno da 1 (uno) Comandante, 1 (uno) Direttore di Macchina e 1 (uno) Marinaio, a seconda della tipologia del rimorchiatore così come indicato nelle rispettive tabelle minime di armamento e nel CCNL in vigore, e inseriti in un'organizzazione del lavoro che consenta la seguente disponibilità dei mezzi di prima linea su base giornaliera:
 - i.* 2 (due) rimorchiatori di guardia con disponibilità h24 pronti a muovere a richiesta delle navi e ogni qualvolta l'Autorità Marittima lo richieda per eventuali necessità relative alla sicurezza del porto e comprensorio di Savona e Vado Ligure;
 - ii.* 2 (due) ulteriori rimorchiatori reperibili e pronti a muovere al massimo entro 1 (una) ora dalla richiesta di impiego se non impiegati contestualmente in altro servizio.
- b) Organizzazione del lavoro** modulata tramite una turnazione che consenta il presidio dei mezzi di guardia e reperibili in modo tale da garantire un impiego immediato degli stessi, nel rispetto delle normative internazionali, unionali e nazionali in materia di igiene, salute e sicurezza sul luogo di lavoro e dell'orario di lavoro e di riposo a bordo delle navi.
- c) Conoscenza della lingua italiana**, mediante possesso di certificazione almeno di livello B1 (*Common European Framework of Reference for Languages*), da parte di eventuali componenti stranieri degli equipaggi;
- d) Disponibilità, in base a idoneo titolo giuridico, del seguente numero di rimorchiatori** iscritti nel primo Registro Italiano:
 - i.* Prime linee (ovvero i rimorchiatori necessari per garantire l'erogazione ordinaria del servizio): 4 (quattro), da impiegare ciascuno per almeno 300 (trecento) giorni su base annua;
 - ii.* Seconda linea (ovvero i rimorchiatori sostitutivi o necessari a fronteggiare picchi di domanda e/o situazioni di emergenza): 1 (uno) rimorchiatore.
- e) Possesso, con riferimento alla flotta, delle seguenti caratteristiche tecniche minime:**
 - i.* 3 (tre) dei 4 (quattro) rimorchiatori di prima linea di tipologia come da concessione "ASD", ovvero "Voith", e avere tiro a punto fisso non inferiore alle 70 tonnellate;
 - ii.* 4 (quattro) rimorchiatori di prima linea con notazione di classe addizionale FFQ-1 (o altra dicitura analoga rilasciata da un organismo riconosciuto accreditato IACS);
 - iii.* 2 (due) rimorchiatori di prima linea con notazione di classe ESCORT;
 - iv.* 4 (quattro) rimorchiatori di prima linea dotati di albero abbattibile.

Resta inteso, in ogni caso, che il concessionario è tenuto a mantenere, per tutta la durata della Concessione, le caratteristiche e il numero dei rimorchiatori indicati nell'atto di Concessione.

I rimorchiatori indicati nell'atto di concessione possono essere sostituiti, in via definitiva, alle condizioni e secondo le modalità di cui all'articolo successivo del presente Regolamento.

Articolo 6 **(Sostituzione dei rimorchiatori)**

I rimorchiatori indicati nell'atto di concessione restano vincolati all'espletamento del servizio di rimorchio per l'intera durata della concessione e possono essere sostituiti, in via definitiva, solo da rimorchiatori uguali o superiori per caratteristiche tecniche, a seguito di apposita istruttoria avviata, d'ufficio o su istanza del concessionario, da parte dell'Autorità Marittima, secondo le modalità e le indicazioni impartite dall'Amministrazione Centrale.

L'impiego delle seconde linee deve essere comunicato dal concessionario all'Autorità Marittima e, solo nel caso in cui ciò riduca le giornate d'impiego delle prime linee al di sotto del limite minimo dei 300 giorni su base annua (per ciascun rimorchiatore di prima linea), l'impiego delle seconde linee deve essere adeguatamente motivato dal concessionario e autorizzato dall'Autorità Marittima.

In relazione all'evolversi delle normative europee e nazionali in ambito ambientale relative alla riduzione delle emissioni in atmosfera, il concessionario, qualora le condizioni economiche (tenuto conto dei costi di gestione, di eventuali finanziamenti pubblici, delle possibili variazioni al piano economico finanziario offerto e degli investimenti strutturali conseguenti) risultino vantaggiose, potrà sostituire i rimorchiatori in concessione con altre unità dotate di impianti atti a ridurre l'impatto ambientale.

Articolo 7 **(Ripristino dell'età media della flotta)**

Al tempo medio di vigenza della concessione, l'età media della flotta deve essere ripristinata sulla base di quanto indicato nell'atto di concessione del servizio e secondo le modalità stabilite dall'Amministrazione Centrale.

La sostituzione dei rimorchiatori necessaria al fine di aggiornare l'età media della flotta non costituisce un cambiamento dell'organizzazione del servizio e non può, quindi, determinare alcun adeguamento del costo complessivo di erogazione del servizio stesso.

Articolo 8 **(Sostituzione dei Capi Servizio)**

Nel caso di sostituzioni dei Capi Servizio, le formalità di imbarco e sbarco dovranno essere sottoposte al visto preventivo del Direttore dell'Esecuzione del Contratto. Tale procedura si rende necessaria al solo fine del mantenimento delle qualifiche e delle caratteristiche professionali degli equipaggi offerti dal concessionario durante la procedura di affidamento.

Articolo 9

(Ulteriori obblighi del concessionario)

Tutti i rimorchiatori devono essere armati ed equipaggiati anche allo scopo di prestare soccorso.

Il concessionario deve provvedere all'adempimento dei seguenti ulteriori obblighi:

- a)** Dotare tutti i rimorchiatori inseriti nell'atto di concessione delle seguenti dotazioni, da utilizzare in caso di rimorchio o soccorso di navi e/o aeromobili:
 - a. di un cavo metallico di almeno 40 metri, fornito di gancio a scocco ad una estremità e all'altra una gassa da 1,8 metri, da usare in caso di rimorchio di navi incendiate;
 - b. di un penzolo di cavo galleggiante di almeno 40 metri, con ad un'estremità una redancia guarnita, destinata ad essere incoccata al gancio degli aeromobili eventualmente da rimorchiare;
 - c. di sistemi parascintille installati in prossimità dei fumaioli o lungo il sistema di scarico;
- b)** Disporre di idonea apparecchiatura elettrica per il taglio di catene o per altre emergenze;
- c)** Attrezzare i rimorchiatori da adibire eventualmente al servizio di navi incendiate o altrimenti sinistrate, dotandoli di pompa di esaurimento o di allagamento di sufficiente portata, con relativo corredo di spingarde e manichette, oltre a quanto prescritto dall'Ente Tecnico;
- d)** I rimorchiatori di guardia h24 devono fare ascolto continuo sui canali VHF 16 e 13 per tutta la durata del servizio. Inoltre, durante il periodo notturno (ovvero nell'arco temporale compreso tra mezz'ora prima del tramonto del sole e mezz'ora dopo il sorgere del sole), i 2 (due) rimorchiatori di guardia devono tenere acceso, a riva, un segnale di riconoscimento costituito da due fanali rossi installati segnatamente in varea del pennoncino dell'albero principale, con visibilità pari a 360°; qualora ritenuto necessario in relazione alle condizioni meteo del momento o per altre circostanze contingenti, l'Autorità Marittima può ordinare l'aggiunta di ulteriori rimorchiatori di guardia rispetto a quelli previsti;
- e)** Tenere sempre in funzione il dispositivo AIS (*Automatic Identification System*) di bordo su tutti i mezzi in concessione, durante il periodo di servizio;
- f)** Designare un responsabile a terra del servizio (reperibile h24, 7/7), che è tenuto ad ottemperare alle disposizioni dall'Autorità Marittima relativamente all'impiego dei rimorchiatori; le generalità ed i contatti (telefono e mail) del responsabile devono essere forniti all'Autorità Marittima;
- g)** Organizzare la turnazione dei rimorchiatori sulla base della programmazione dei lavori di ordinaria manutenzione, al fine di assicurare, in ogni circostanza, l'efficace svolgimento del servizio; il concessionario dovrà presentare, entro il 30 novembre di ogni anno, un programma delle manutenzioni ordinarie dei propri mezzi, riferito all'anno solare successivo;

- h)** Garantire l'efficienza di tutti i rimorchiatori (di prima e seconda linea), che devono comunque essere pronti, in ogni circostanza, a rispondere a qualsiasi esigenza avanzata dall'Armatore della nave o dall'Autorità Marittima;
- i)** Nell'ipotesi di manutenzione straordinaria (a seguito di avaria/sinistro), il concessionario è autorizzato a effettuare i necessari lavori allo scopo di rendere immediatamente operativi i propri mezzi navali, comunicando preventivamente all'Autorità Marittima i tempi e le modalità di esecuzione degli stessi;
- j)** Tutto il personale marittimo imbarcato sui rimorchiatori deve svolgere frequenti esercitazioni per l'impiego delle dotazioni di cui sopra;
- k)** Fermo restando le previsioni degli articoli 70 e 107 del Codice della Navigazione e i doveri incombenti alle navi, in genere, e ai rimorchiatori, in specie, per l'assistenza e il salvataggio delle navi e degli aeromobili sinistrati, i rimorchiatori in concessione hanno l'obbligo di mettersi immediatamente a disposizione dell'Autorità Marittima ogni qual volta si verifichino condizioni meteomarine avverse o situazioni di emergenza a causa di sinistro in porto e in rada.
- l)** Ottemperare a tutte le condizioni e prescrizioni contenute nell'atto di concessione.

Articolo 10

(Decadenza della Concessione)

Fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalle vigenti disposizioni di legge in materia e, in particolare, di quella comminata dall'articolo 1171 del Codice della Navigazione, il Capo del Compartimento Marittimo può dichiarare la decadenza della concessione nei seguenti casi:

- a)** mancata esecuzione, nei termini assegnati, degli obblighi e degli impegni previsti nell'atto di concessione o imposti da norme di legge o da regolamenti;
- b)** abuso della concessione o per abusiva sostituzione di altri nel suo godimento;
- c)** omesso pagamento del canone, quando il concessionario non ne sia stato espressamente esentato;
- d)** mancato adempimento del concessionario a provvedere, entro un congruo termine, alle maggiori attrezzature rese necessarie dall'intervenuto aumento del traffico navale;
- e)** distogliere, senza preventivo assenso dell'Autorità Marittima, le unità adibite al servizio di rimorchio e vincolate nell'atto di concessione;
- f)** mancata presentazione della documentazione necessaria per l'aggiornamento periodico delle tariffe, nei termini e secondo le modalità impartite dall'Amministrazione Centrale.

Prima di decretare la decadenza, il Capo del Compartimento Marittimo fissa il termine entro il quale il concessionario possa presentare le proprie deduzioni.

Con il decreto di decadenza, l'Autorità Marittima può disporre l'incameramento totale o parziale della cauzione.

Articolo 11 **(Revoca della Concessione)**

L'Autorità Marittima può revocare la concessione nel caso i cui dovessero sopravvenire motivi di pubblico interesse ovvero mutamenti della situazione di fatto non prevedibile al momento dell'adozione del presente atto, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 21-*quiquies* della Legge n. 241 del 07 agosto 1990.

Articolo 12 **(Tariffe)**

Le tariffe del servizio di rimorchio sono stabilite dal Capo del Compartimento Marittimo, secondo le modalità definite dall'Amministrazione Centrale, ai sensi dell'articolo 101 del Codice della Navigazione e in linea con i principi di cui all'articolo 14, comma 1-*bis*, della Legge n. 84 del 28 gennaio 1994 e successive modifiche e integrazioni.

Le tariffe devono essere determinate in conformità al principio di corrispettività del servizio, in ragione della sua durata su base oraria e dei costi del medesimo comprovati dal concessionario.

Fermo restando quanto disposto al precedente articolo 3 del presente Regolamento, la facoltatività del servizio non osta all'eventuale futura applicazione di misure economiche (in particolare, la cd. "*tariffa di disponibilità*"), qualora esse siano necessarie a garantire l'equilibrio economico-finanziario del concessionario quale erogatore del servizio di interesse generale.

Articolo 13 **(Atti di Concessione)**

L'atto di concessione del servizio di rimorchio deve essere conforme a quanto indicato nel presente Regolamento, alle disposizioni normative vigenti in materia e alle indicazioni impartite dall'Amministrazione Centrale.

Savona, 24 dicembre 2021

**IL CAPO DEL COMPARTIMENTO
MARITTIMO DI SAVONA
Capitano di Vascello (CP)
Francesco CIMMINO**

(firmato digitalmente ai sensi del CAD)

Firmato Digitalmente da/Signed by:

FRANCESCO CIMMINO

In Data/On Date:

venerdì 24 dicembre 2021 11:21:45



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera
Savona

ORDINANZA n. 285 /2018

“REGOLAMENTO GRUPPO ORMEGGIATORI DEL PORTO DI SAVONA E DELLA RADA DI VADO LIGURE E DEL PORTO DI IMPERIA”

Il Capitano di Vascello sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona,

- VISTO** l’articolo 14, commi 1-ter e 1-quinquies, della legge n. 84/94 e successive modifiche;
- VISTO** il Reg. UE n. 352/2017 che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti;
- VISTA** l’articolo 81 del Codice della Navigazione, approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327;
- VISTA** gli articoli 59 e 209 del DPR 15 febbraio 1952, n. 328 (Regolamento per l’esecuzione del Codice della Navigazione);
- VISTA** la legge 28 gennaio 1994, n. 84 in tema di riordino della legislazione in materia portuale e successive modificazioni ed integrazioni;
- VISTA** il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali e il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne – in data 24 aprile 2018 che disciplina l’obbligatorietà del servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Savona/Vado Ligure e nel porto di Imperia;
- VISTO** le circolari n. 17789 in data 03 luglio 2018 e n. 20020 del 25 luglio 2018 con le quali il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali e il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne ha dato indicazioni per l’applicazione del comma 1-quinquies dell’articolo 14 della Legge n. 84/94;
- TENUTO CONTO** del fatto che nell’ambito del regolamento locale del servizio occorre fra l’altro determinare il numero degli ormeggiatori necessario per lo svolgimento del servizio da iscrivere nel registro;
- CONSIDERATO CHE** gli obblighi di servizio pubblico imposti agli ormeggiatori sono diretta esplicazione dell’esigenza di tutelare la sicurezza portuale anche attraverso il costante presidio degli ormeggi, l’immediato intervento per il salvataggio delle persone in pericolo e la disponibilità ad ogni altro tipo di intervento su richiesta dell’Autorità Marittima;
- TENUTO CONTO** delle vigenti disposizioni in materia di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori sul luogo di lavoro il cui rispetto impone la costituzione di squadre composte da un congruo numero di ormeggiatori;
- VISTI** i criteri e meccanismi tariffari stabiliti per il servizio di ormeggio con circolare n. 15191 del 20 dicembre 2006 e successive modifiche, ai sensi del comma 1-bis dell’articolo 14 della Legge n. 84/94 che tengono conto della prevalenza nell’organizzazione del servizio della componente professionale rispetto a quella dei mezzi funzionali allo svolgimento del servizio;
- TENUTO CONTO** dell’esigenza di contemperare i costi del servizio con le necessità organizzative relative alla sicurezza delle navi e dei porti di Savona, Vado Ligure ed Imperia con l’obiettivo di fornire un servizio efficiente che garantisca gli standard di sicurezza individuati dall’Autorità Marittima al

minor costo per l'utenza e che in tal senso l'attuale numero di 20 (venti) ormeggiatori si è rivelato adeguato;

RICHIAMATA la corrispondenza inerente la disciplina in un unico testo normativo dei servizi d'ormeggio nei porti di Savona, Vado ligure ed Imperia, citata nelle premesse della precedente Ordinanza n. 11/2009 in data 31 agosto 2009;

CONSIDERATO CHE, viste l'obbligatorietà e l'universalità del servizio reso, risulta necessaria una gestione unitaria e coordinata degli ormeggiatori, nel rispetto della previsione del comma 1-quinquies dell'Art. 14 della Legge n. 84/94 anche al fine di razionalizzare e ottimizzare la loro operatività, tenendo conto delle caratteristiche delle infrastrutture portuali e la natura del traffico portuale, evitando onerose duplicazioni di investimenti;

ORDINA

Articolo 1

È approvato e reso esecutivo l'annesso "REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO D'ORMEGGIO DEL PORTO E DELLA RADA DI SAVONA E VADO LIGURE E DEL PORTO DI IMPERIA", che entrerà in vigore con effetto immediato.

Articolo 2

E' abrogata l'Ordinanza n. 11/2009 in data 31 agosto 2009 e ogni altra disposizione contrastante con la presente Ordinanza.

Articolo 3

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare il Regolamento approvato con la presente Ordinanza.

I contravventori, qualora il fatto costituisca reato, saranno perseguiti ai sensi dell'articolo 1174 del Codice della navigazione.

Savona, 28/12/2018.

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Massimo GASPARINI

Pubblicato in data 28/12/2018
mediante inserimento nel sito istituzionale
della Capitaneria di porto di Savona



REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO DI ORMEGGIO NEL PORTO E NELLA RADA DI SAVONA E VADO LIGURE E NEL PORTO DI IMPERIA

Articolo 1 (Scopo del regolamento e definizione del servizio)

Il presente regolamento ha lo scopo di disciplinare il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Savona e Vado Ligure e nel porto di Imperia e nell'ambito delle strutture di ormeggio indicate dall'articolo 14 comma 1 quater della legge n. 84/94.

Per servizio di ormeggio s'intendono le operazioni di ormeggio, disormeggio, movimento e assistenza in genere delle navi anche in coordinamento con gli altri servizi tecnico-nautici, per soddisfare il generale interesse della sicurezza portuale e della navigazione, per la tutela delle infrastrutture portuali, delle persone e dell'ambiente.

Le operazioni consistono nella posa, trasferimento, rilascio e verifica, durante la fase di permanenza all'approdo, dei cavi che assicurano le navi alle strutture di ormeggio presenti in porto, in rada e nell'ambito indicato al comma 1 quater dell'articolo 14 della legge n. 84/94 anche attraverso adeguati mezzi tecnologici.

Articolo 2 (Natura e organizzazione del servizio)

Ai sensi dell'articolo 14 comma 1 bis della legge n. 84/94, e successive modifiche, l'ormeggio è un servizio di interesse generale atto a garantire nei porti la sicurezza della navigazione e dell'approdo; esso è reso, a chiunque ne faccia richiesta, per 24 ore al giorno e per 365 giorni all'anno.

La disciplina e l'organizzazione del servizio sono stabilite dall'Autorità marittima di intesa con l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, sentite le associazioni nazionali degli utenti e dei prestatori del servizio, con la finalità di garantire l'erogazione delle prestazioni con prontezza, efficacia, efficienza ed economicità.

L'esecuzione delle attività di cui all'articolo 1 è riservata agli ormeggiatori iscritti nel registro e costituiti in società cooperativa, denominata "Gruppo Ormeggiatori del porto di Savona e della rada di Vado Ligure Soc. Coop. P.A." (di seguito, "Gruppo").

Chiunque per l'esecuzione delle attività indicate all'articolo 1 si avvale di personale non iscritto nel registro degli ormeggiatori è punito ai sensi dell'articolo 1174 del codice della navigazione.

L'esercizio dell'attività di ormeggiatore è incompatibile con qualsiasi altra professione o mestiere.

Articolo 3 (Obblighi di servizio pubblico)

Quale fornitore universale del servizio il "Gruppo" ha l'obbligo di assicurarne il regolare svolgimento ed è tenuto, al fine di garantire la sicurezza della navigazione e delle acque portuali, a intervenire per la salvaguardia della vita umana in mare nel rispetto delle norme al riguardo applicabili e



REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO DI ORMEGGIO NEL PORTO E NELLA RADA DI SAVONA E VADO LIGURE E NEL PORTO DI IMPERIA

Articolo 1 (Scopo del regolamento e definizione del servizio)

Il presente regolamento ha lo scopo di disciplinare il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Savona e Vado Ligure e nel porto di Imperia e nell'ambito delle strutture di ormeggio indicate dall'articolo 14 comma 1 quater della legge n. 84/94.

Per servizio di ormeggio s'intendono le operazioni di ormeggio, disormeggio, movimento e assistenza in genere delle navi anche in coordinamento con gli altri servizi tecnico-nautici, per soddisfare il generale interesse della sicurezza portuale e della navigazione, per la tutela delle infrastrutture portuali, delle persone e dell'ambiente.

Le operazioni consistono nella posa, trasferimento, rilascio e verifica, durante la fase di permanenza all'approdo, dei cavi che assicurano le navi alle strutture di ormeggio presenti in porto, in rada e nell'ambito indicato al comma 1 quater dell'articolo 14 della legge n. 84/94 anche attraverso adeguati mezzi tecnologici.

Articolo 2 (Natura e organizzazione del servizio)

Ai sensi dell'articolo 14 comma 1 bis della legge n. 84/94, e successive modifiche, l'ormeggio è un servizio di interesse generale atto a garantire nei porti la sicurezza della navigazione e dell'approdo; esso è reso, a chiunque ne faccia richiesta, per 24 ore al giorno e per 365 giorni all'anno.

La disciplina e l'organizzazione del servizio sono stabilite dall'Autorità marittima di intesa con l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, sentite le associazioni nazionali degli utenti e dei prestatori del servizio, con la finalità di garantire l'erogazione delle prestazioni con prontezza, efficacia, efficienza ed economicità.

L'esecuzione delle attività di cui all'articolo 1 è riservata agli ormeggiatori iscritti nel registro e costituiti in società cooperativa, denominata "Gruppo Ormeggiatori del porto di Savona e della rada di Vado Ligure Soc. Coop. P.A." (di seguito, "Gruppo").

Chiunque per l'esecuzione delle attività indicate all'articolo 1 si avvale di personale non iscritto nel registro degli ormeggiatori è punito ai sensi dell'articolo 1174 del codice della navigazione.

L'esercizio dell'attività di ormeggiatore è incompatibile con qualsiasi altra professione o mestiere.

Articolo 3 (Obblighi di servizio pubblico)

Quale fornitore universale del servizio il "Gruppo" ha l'obbligo di assicurarne il regolare svolgimento ed è tenuto, al fine di garantire la sicurezza della navigazione e delle acque portuali, a intervenire per la salvaguardia della vita umana in mare nel rispetto delle norme al riguardo applicabili e

a fornire pronta collaborazione all'Autorità Marittima e agli altri soggetti rilevanti nell'erogazione dei servizi, in occasione dell'approdo e della sosta delle navi in porto, in rada e alle strutture indicate all'articolo 1. In particolare, deve:

- a) mantenere adeguate strutture organizzative in termini di uomini e di mezzi, compresi gli adeguamenti tecnologici delle modalità operative di ormeggio, atte a prestare il costante presidio e a fornire, con immediatezza, i necessari interventi per tutto quanto previsto al comma precedente ed in particolare per la dovuta assistenza alle navi nel porto e/o a strutture poste fuori dalle acque portuali, con specifico riguardo alla sicurezza dell'ormeggio o al ripristino della sua tenuta in caso di cambiamento delle condizioni meteo-marine o per altra causa;
- b) organizzare il servizio in modo da assicurare anche ogni immediato intervento richiesto dall'Autorità marittima per il salvataggio delle persone in pericolo;
- c) segnalare, senza ritardo, all'Autorità marittima tutte quelle situazioni che, direttamente o indirettamente, possano costituire un pericolo per la sicurezza della navigazione portuale, del porto o della nave anche attraverso l'ausilio di applicazioni informatiche di monitoraggio.

Il "Gruppo" inoltre, in caso di necessità e comunque su richiesta dell'Autorità marittima, deve:

- a) effettuare controlli e interventi sulle navi ormeggiate nel porto in caso di cambiamento delle condizioni meteo-marine e in qualsiasi altra evenienza imprevista o straordinaria che le metta a rischio;
- b) prestare assistenza e/o soccorso alle navi in pericolo nelle acque portuali e in quelle ad esse adiacenti;
- c) provvedere al recupero di oggetti galleggianti pericolosi per la navigazione e alla rimozione di cavi sommersi e non sommersi;
- d) rendersi disponibile a prestare servizi di assistenza alle navi e/o come rinforzo/sostituzione al/del personale di bordo di tali unità per cooperare alle manovre di ormeggio, disormeggio o movimenti in genere.
- e) ferme restando le competenze del concessionario del servizio antinquinamento, contribuire agli interventi finalizzati a testare il materiale che la società aggiudicataria della gara EMSA per i centri di stoccaggio strategici antinquinamento è obbligata a monitorare periodicamente, e ad ogni altro intervento in materia ambientale.

L'adempimento degli obblighi di servizio pubblico è garantito per 24 ore al giorno e per 365 giorni all'anno.

Tutte le attività previste nel presente articolo sono erogate senza specifico compenso, salvo che sia diversamente stabilito nel provvedimento tariffario.

Per tutto ciò che attiene alle modalità di esercizio del diritto di sciopero degli ormeggiatori, si applica l'accordo sottoscritto in data 29 giugno 2016 tra Angopi e OO.SS., con le modificazioni introdotte in data 17 maggio 2017 dalle medesime parti, valutato idoneo dalla "Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali", ai sensi della legge 83/2000, con la delibera 17/235 prot 0011170/TM del 21/07/2017, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n.177 del 31 luglio 2017, e comunque nel rispetto di ogni successiva modificazione e integrazione.

Articolo 4 **(Sede del "Gruppo" e relative dotazioni)**

Il "Gruppo" ha la propria sede principale nel porto di Savona in Arenile Santa Lucia.

Dispone inoltre di:

- sede distaccata operativa in via Aurelia 276, Vado Ligure (Sv)
- deposito attrezzi in Calata Aicardi nel bacino di Imperia Oneglia.

Le sedi operative devono soddisfare i requisiti previsti per i luoghi di lavoro dal decreto legislativo n.81/2008.

Inoltre deve essere dotata, per garantire un servizio efficiente ai fini della sicurezza della navigazione, di un apparato radio VHF, quarzato sui canali previsti dal Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del Porto di Savona, Vado Ligure e Imperia nonché di collegamento telefonico, fax ed e-mail.

Il “Gruppo”, con il preventivo assenso dell’Autorità marittima, può dotarsi di ulteriori impianti ritenuti utili per migliorare le comunicazioni e il monitoraggio nel proprio ambito operativo, delle applicazioni, ritenute utili ai fini della sicurezza della navigazione portuale, relative sia agli adeguamenti tecnologici delle modalità operative di ormeggio sia al monitoraggio informatizzato degli arredi portuali.. Tali applicazioni devono essere messe a disposizione degli utenti in conformità alle indicazioni della Autorità marittima.

Durante l’orario di lavoro la sede deve essere presidiata da ormeggiatori avviati in turno.

Articolo 5 (Numero degli ormeggiatori)

Il numero degli ormeggiatori è determinato in n° 20 (venti) unità.

In funzione dell’andamento e delle caratteristiche dei traffici il numero degli ormeggiatori può essere variato dal Comandante del porto ai sensi dell’articolo 14 comma 1^{ter} della L. 84/94, d’intesa con l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, sentite le associazioni nazionali degli utenti e dei prestatori del servizio.

Articolo 6 (Registro degli ormeggiatori)

Gli ormeggiatori sono iscritti nel registro tenuto dal Comandante del porto, previo superamento di specifica procedura concorsuale.

In una sezione apposita del registro sono iscritti gli ormeggiatori assunti a tempo determinato, previa autorizzazione del Comandante del Porto, nei casi previsti dal CCNL e dallo Statuto.

La cancellazione dal registro è effettuata dal Comandante del porto ai sensi dell’articolo 214 reg. cod. nav..

Articolo 7 (Poteri del Comandante del porto)

Il Comandante del porto effettua la vigilanza e il controllo sull’organizzazione del “Gruppo”, anche attraverso ispezioni finalizzate ad accertarne il regolare funzionamento per i connessi aspetti di sicurezza della navigazione portuale e sullo svolgimento del servizio per verificare che il servizio sia svolto in condizioni di efficienza, il permanere dei requisiti prescritti, la dotazione degli equipaggiamenti e delle attrezzature necessarie per lo svolgimento dello stesso, la qualificazione e la disciplina degli ormeggiatori.

Articolo 8 **(Compiti del Presidente del "Gruppo")**

Fermo restando quanto previsto nello Statuto della società il Presidente del "Gruppo" regola il servizio secondo le istruzioni impartite dall'Autorità marittima verso la quale risponde dell'ordine e della disciplina degli ormeggiatori.

Il Presidente non partecipa in via generale ai turni di lavoro, salvo l'obbligo di svolgere la sua opera in caso di necessità e in presenza di prestazioni di particolare difficoltà.

Egli provvede, altresì, a informare tempestivamente l'Autorità Marittima di ogni avvenimento di carattere eccezionale riguardante il servizio di ormeggio e a stabilire i turni di ferie/riposo degli ormeggiatori, avuto riguardo alle esigenze del servizio.

È compito del Presidente assicurare la reperibilità degli Ormeggiatori conformemente alla turnistica, per far fronte a qualsiasi situazione di emergenza che si protragga anche al di fuori dell'orario normale di lavoro.

Il Presidente, in caso di assenza o impedimento, è sostituito nelle sue funzioni dal Vice Presidente

Articolo 9 **(Regolamento interno, Codice etico e Modello organizzativo Dlgs 231/2001)**

Con regolamento interno, votato dall'Assemblea e approvato dalla Capitaneria di Porto, si disciplinano l'organizzazione e la metodologia di lavoro che il "Gruppo" adotta per rendere con efficienza il servizio.

Il regolamento interno è predisposto, ai sensi dell'art. 6 della legge n.142/2001, nel rispetto del principio di mutualità e di parità di trattamento fra i soci e deve indicare almeno:

- a) il richiamo ai contratti collettivi applicabili, per ciò che attiene ai soci lavoratori con rapporto di lavoro subordinato;
- b) le modalità di svolgimento delle prestazioni lavorative da parte dei soci, in relazione all'organizzazione aziendale della cooperativa e ai profili professionali dei soci stessi, anche nei casi di tipologie diverse da quella del lavoro subordinato;
- c) il richiamo espresso alle normative di legge vigenti per i rapporti di lavoro diversi da quello subordinato;
- d) l'organizzazione del lavoro, le modalità d'uso e di conservazione dei mezzi nautici e terrestri e degli altri strumenti di lavoro;
- e) le dotazioni e gli indumenti da lavoro personali nonché i dispositivi di protezione individuale che il "Gruppo" deve fornire ai singoli lavoratori nel rispetto della vigente normativa sulla sicurezza del lavoro e sull'inquinamento ambientale. Tra questi, devono comprendersi i seguenti beni: giubbotto salvagente, guanti da lavoro, scarpe antidrucciolo, radio portatile VHF (antideflagrante, ove necessario), cappotte, copri capo, stivali e coltello da marinaio;
- f) le modalità di nomina del responsabile della sicurezza del lavoro e inquinamento ambientale, ai sensi dei decreti legislativi nn. 81/2008, 271/99 e successive modifiche e/o integrazioni;
- g) le norme organizzative per l'espletamento del servizio e per la copertura dei relativi turni, tenendo conto delle disposizioni impartite dall'Autorità marittima;
- h) le modalità di ripartizione dei proventi, derivanti dalle entità delle prestazioni svolte, in base ai criteri stabiliti dal CCNL di categoria;
- i) la misura dell'indennità di carica spettante al presidente del "Gruppo".

Entro un anno dall'adozione del presente Regolamento, il "Gruppo" si deve dotare di un Codice Etico e di un Modello organizzativo, dandone comunicazione al Comandante del Porto.

Articolo 10 **(Svolgimento del servizio)**

Il "Gruppo" deve assicurare la regolarità del servizio in base alle esigenze del traffico portuale ed evitare qualsiasi ritardo alle navi.

Le operazioni di ormeggio sono espletate secondo turni di servizio stabiliti dal Presidente del "Gruppo", secondo le indicazioni del Comandante del porto, con specifico ordine di servizio. Nell'ambito di tali operazioni sono comprese le prestazioni necessarie ad assicurare l'attracco della nave e l'assistenza alla nave durante tutta la sosta in banchina anche in occasione dell'impiego di mezzi tecnologici.

Il Comandante del porto, in relazione alle esigenze del traffico, può modificare in via temporanea il numero o i turni degli ormeggiatori avviati in servizio.

Articolo 11 **(Doveri degli ormeggiatori)**

Gli ormeggiatori devono eseguire sollecitamente, a regola d'arte e in conformità alle disposizioni ricevute, le operazioni loro affidate.

Gli ormeggiatori, sono tenuti a:

- a) osservare le disposizioni impartite dal Comandante del porto per la disciplina e la regolarità del servizio;
- b) portare sempre in servizio le dotazioni antinfortunistiche messe a disposizione dal "Gruppo" e l'abbigliamento da lavoro, che mostri, ben visibile, la scritta "Ormeggiatori", la cui tipologia e colori sono stabiliti dalla Capitaneria di porto, sulla base delle indicazioni fornite dal Ministero, sulla base di indicazioni che hanno lo scopo di definire indumenti di lavoro omogenei e nel rispetto delle previsioni in materia di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori;
- c) presentarsi puntualmente e regolarmente al lavoro, con la dotazione dei mezzi necessari all'effettuazione del servizio, secondo i turni compilati dal presidente del "Gruppo";
- d) osservare le disposizioni relative allo svolgimento del servizio impartite dal Presidente del "Gruppo", riferendo allo stesso eventuali disservizi e/o problematiche relative al servizio stesso;
- e) osservare scrupolosamente l'orario di lavoro in base alle esigenze di servizio;
- f) non assentarsi dal lavoro, né sospenderlo, senza l'autorizzazione del Presidente del "Gruppo", e tenere in servizio un contegno corretto e dignitoso;
- g) essere pronti, in qualsiasi momento, ad eseguire i servizi di istituto ordinati, anche d'ufficio, dall'Autorità marittima;
- h) effettuare le loro prestazioni a regola d'arte, impiegando i mezzi nautici, quelli terrestri e le attrezzature necessarie per la sicura esecuzione delle stesse secondo le direttive dell'Autorità marittima; utilizzare con perizia le proprie attrezzature comprensive di quelle conseguenti ad adeguamenti tecnologici e le applicazioni informatiche di monitoraggio, al fine di assicurare la più adeguata assistenza alle navi anche durante tutta la loro sosta in porto.
- i) effettuare il servizio eseguendo le disposizioni che verranno loro impartite dal comando di bordo;
- j) osservare gli obblighi di costante aggiornamento e specializzazione professionale della categoria, come disciplinati a livello nazionale.

- k) chiedere sempre la preventiva autorizzazione al comando di bordo prima di allontanarsi dal posto di lavoro, dopo aver completato le operazioni di ormeggio;
- l) segnalare tempestivamente all'Autorità marittima qualsiasi avvenimento che esuli dalla normalità del servizio e che possa costituire una situazione di pericolo o di potenziale pericolo, sia per la sicurezza della navigazione in ambito portuale, sia per la sicurezza portuale in genere e per la salvaguardia delle persone, delle strutture e degli arredi portuali;
- m) non chiedere compensi personali per i lavori effettuati o da effettuare;
- n) accorrere, anche se non compresi nei turni giornalieri di servizio, a prestare la loro opera nei casi di emergenza o di sinistro di cui venissero a conoscenza o su chiamata del "Gruppo" o direttamente dall'Autorità marittima;
- o) portare sempre con loro il security pass ed esibirlo a qualunque richiesta del personale dell'Autorità marittima e della Forza pubblica;
- p) obbedire scrupolosamente agli ordini impartiti dal personale dell'Autorità marittima, dai comandanti delle Navi e dai dirigenti del "Gruppo";
- q) notificare senza indugio al Presidente del "Gruppo" le variazioni di abitazione e qualsiasi altra circostanza che può influire sulla loro reperibilità;
- r) notificare tempestivamente al Presidente del "Gruppo" la propria indisponibilità in caso di malattia o altro impedimento di qualsiasi natura.
- s) segnalare prontamente, in quanto costituiscono uno dei primi elementi di collegamento tra il porto e la nave all'Autorità marittima, tutte le situazioni nelle quali si possano intravedere rischi per la sicurezza derivanti da illeciti intenzionali

. Per l'esercizio delle predette funzioni, gli ormeggiatori devono essere dotati di security pass di cui alla lettera o) rilasciato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto ai fini delle esigenze di identificazione del soggetto di cui alla Reg. 8.1 del Cap. XI-2 Solas (*security*), tesserino che, per nessuna ragione, può essere ceduto a terzi (circolare Cogecap Prot. n. 82/044492/II del 16 luglio 2004).

Articolo 12 (Formazione e avviamento al lavoro)

Il Presidente del "Gruppo" provvede, anche secondo le indicazioni del Comandante del porto, al costante aggiornamento e specializzazione professionale degli ormeggiatori, in relazione agli adeguamenti tecnologici delle modalità operative di ormeggio, oltrechè in relazione alla attività del progetto di formazione continua *fad* (formazione a distanza), anche al fine di garantire al meglio l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

L'avviamento e l'avvicinamento al lavoro degli ormeggiatori sono regolati dal Presidente del "Gruppo" con criteri di uniformità distributiva e in conformità alle esigenze del lavoro stesso nel rispetto dell'orario del lavoro previsto dal CCNL di categoria tenendo presenti le istruzioni impartite dal Comandante del porto.

Stante la necessità di garantire flessibilità ed efficienza al servizio, gli ormeggiatori sono tenuti a svolgerlo avvalendosi della propria specifica competenza e sono, altresì, tenuti ad osservare i turni di lavoro prestabiliti, potendosi far sostituire solo previa autorizzazione del Presidente del "Gruppo".

Per consentire la sostituzione attingendo da quelli reperibili, è fatto obbligo agli ormeggiatori di comunicare, ove possibile, al Presidente del "Gruppo" le assenze dal lavoro con almeno 24 ore di anticipo rispetto all'inizio del turno cui sono assegnati. Deve, inoltre, essere tempestivamente comunicata al Presidente del "Gruppo" la giustificazione relativa all'assenza, con la relativa certificazione, non appena disponibile, secondo quanto previsto nel CCNL. L'inosservanza di tali obblighi è soggetta ai relativi provvedimenti disciplinari di competenza del Presidente del "Gruppo" o dell'Autorità marittima, alla quale la medesima inosservanza va comunicata.

Articolo 13 **(Beni e mezzi per lo svolgimento del servizio)**

Per lo svolgimento delle attività di cui all'art. 1 e il disimpegno degli obblighi di servizio pubblico il "Gruppo" deve disporre dei beni strumentali necessari. Il "Gruppo" deve dotarsi, in funzione delle caratteristiche delle navi e delle peculiarità dei vari ambiti portuali, di mezzi idonei atti a garantire la più funzionale efficienza del servizio, secondo le indicazioni dell'Autorità Marittima, ed inoltre, al fine di assicurare la più adeguata assistenza delle navi anche durante tutta la loro sosta in porto, garantire il costante aggiornamento tecnologico delle proprie attrezzature nella misura ritenuta congrua dall'Autorità marittima.

Gli ormeggiatori devono avere la massima cura dei beni e dei mezzi destinati allo svolgimento del servizio appartenenti al "Gruppo", impiegandoli con giusto criterio, tenendo conto di specifiche tecniche e modalità operative eventualmente indicate dall'Autorità marittima, secondo la loro destinazione d'uso e le opportune abilitazioni utili anche ai fini delle attività funzionali al servizio, e riconsegnandoli nella loro sede di custodia e/o di stazionamento al termine di ciascun servizio; parimenti debbono prestare il massimo impegno per la conservazione, la pulizia e la manutenzione degli stessi. Le perdite e i danni derivanti ai mezzi, ai beni e agli attrezzi, per incuria o inosservanza delle disposizioni di cui al comma precedente, sono a carico dei responsabili, i quali sono tenuti al loro risarcimento nei confronti del "Gruppo".

Salva specifica autorizzazione rilasciata dall'Autorità marittima su richiesta del Presidente del "Gruppo", è vietato l'uso dei mezzi appartenenti al "Gruppo" per scopi diversi da quelli di servizio e delle attività ad esso funzionali.

Il "Gruppo" deve essere provvisto per l'espletamento del servizio di almeno n 9 imbarcazioni a motore aventi caratteristiche idonee alle differenti tipologie di attracco.

Tutte le imbarcazioni devono essere condotte da personale in possesso dei necessari titoli e qualificazioni e devono essere munite, oltre alle normali dotazioni di bordo, delle attrezzature necessarie all'espletamento del servizio secondo le specificità delle banchine di approdo e della tipologia della manovra, e della eventualmente necessaria strumentazione elettronica.

Dette imbarcazioni devono essere in regola con le prescrizioni di sicurezza previste dalla vigente normativa e devono portare le scritte identificative previste dall'articolo 210 reg.cod.nav..

Il "Gruppo" deve dotarsi, inoltre, di idonei e sufficienti veicoli eventualmente dotati di verricello, necessari per l'espletamento della parte di servizio che si svolge in banchina. Sulle fiancate di tali mezzi deve essere posta la scritta "Ormeggiatori" o un logo identificativo recante, comunque, la scritta "Ormeggiatori".

Articolo 14 **(Amministrazione e contabilità)**

Il "Gruppo" può avvalersi di tecnici amministrativi per espletare le pratiche inerenti la contabilità generale e l'amministrazione del personale.

Per ogni prestazione resa la squadra di servizio compila un comprovante, da sottoporre al visto del comando di bordo, contenente l'esatta indicazione delle caratteristiche del vettore, del servizio reso, nonché l'orario di inizio e fine dello stesso.

Sulla scorta delle indicazioni contenute nel predetto comprovante e con l'osservanza del tariffario vigente, viene emessa la fattura che, a richiesta dell'utente, può essere vistata dall'Autorità marittima.

Il “Gruppo” deve essere provvisto di tutti i libri contabili e registri previsti dalle norme fiscali, del lavoro e previdenziali, che devono essere tenuti correttamente e fedelmente a garanzia dei diritti dei soci, del personale dipendente, degli utenti e dei terzi in genere.

Articolo 15 (Obbligatorietà del servizio)

L'obbligatorietà del servizio è disciplinata con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Qualora le unità esenti dall'obbligo, comprese quelle da diporto, richiedano il servizio devono avvalersi degli ormeggiatori iscritti nel registro.

Articolo 16 (Svolgimento di altre attività)

Il “Gruppo” svolge il servizio di assistenza a favore della nautica da diporto ai sensi dell'art. 35 del decreto legislativo n. 229/2017.

Il “Gruppo” disimpegna anche le attività strettamente funzionali all'ormeggio.

Sono considerate strettamente funzionali le attività necessarie a soddisfare esigenze di sicurezza o di urgenza per lo svolgimento tempestivo dei servizi di ormeggio; tali attività sono effettuate nell'ambito indicato nell'articolo 1 e sono simultanee o immediatamente precedenti o conseguenti alla prestazione dei servizi istituzionali. Esse possono consistere, a mero titolo esemplificativo, nell'allestimento e nella posa di passerelle a servizio dei traghetti, nell'apertura e nella chiusura di varchi e cancelli in banchina e nell'assistenza agli scivoli in fase di ormeggio o disormeggio, nel posizionamento di parabordi galleggianti, nella riparazione, ancorché provvisoria, di parabordi in via d'urgenza a tutela della sicurezza dell'ormeggio di una nave prossima all'ingresso in porto.

Inoltre il “Gruppo” può svolgere, nel rispetto delle norme vigenti in materia di concorrenza, altre attività individuate e disciplinate dal Comandante del porto.

In ogni caso, queste ultime attività non devono interferire con il servizio di cui all'articolo 1 e il loro pratico svolgimento deve essere preventivamente portato a conoscenza dell'Autorità marittima, che si riserva la facoltà di non consentirne l'effettuazione o di sospenderne l'esecuzione nel caso in cui ciò risulti incompatibile con le esigenze operative del servizio.

Il Gruppo può svolgere la movimentazione e traino di unità galleggianti di ridotte dimensioni con o senza equipaggio, quando esiste una rinuncia del concessionario del servizio e la relativa autorizzazione dell'Autorità marittima.

Articolo 17 (Disposizioni disciplinari)

Il potere disciplinare sugli ormeggiatori è esercitato dal presidente del “Gruppo”, sentito il Consiglio, ai sensi del vigente CCNL, e dal Comandante del porto ai sensi degli articoli 1249 e seguenti del Codice della navigazione.

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Massimo GASPARINI





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA
SEZIONE TECNICA, SICUREZZA E DIFESA PORTUALE

ORDINANZA

**REGOLAMENTO DEL SERVIZIO DI BATTELLAGGIO NEL
COMPENSORIO PORTUALE DI SAVONA - VADO LIGURE (SV)**

Il Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del porto di Savona:

- VISTI** gli articoli 17, 30, 66 e 116 del Codice della Navigazione e gli articoli 60, 215 e seguenti del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima);
- VISTA** la Legge 7 agosto 1990, n. 241, recante “*Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*”, e successive modifiche e integrazioni;
- VISTA** la Legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante “*Riordino della legislazione in materia portuale*”, e successive modifiche e integrazioni;
- VISTA** la Direttiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno;
- VISTO** il Decreto Legislativo n. 59 del 26 marzo 2010, in attuazione della Direttiva comunitaria di cui alla precedente premessa;
- VISTO** il proprio Decreto n. 25 in data 2 settembre 2014, con il quale è stato approvato e reso esecutivo il “*Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona e Vado Ligure*”, e successive modifiche e integrazioni;
- VISTO** il Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura dei servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti;
- TENUTO CONTO** che, ad oggi, nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure (SV), il servizio di battellaggio è reso mediante rilascio - in via non esclusiva - di idoneo titolo concessorio da parte del Capo del Compartimento Marittimo, ai sensi di quanto previsto dal combinato disposto degli articoli 66 del Codice della Navigazione e 60 del relativo Regolamento di esecuzione;
- RITENUTO** necessario adottare una disciplina di dettaglio, finalizzata a individuare gli *standards* minimi di sicurezza ed efficienza per l'espletamento del servizio tecnico-nautico in discorso, nonché garantire il rispetto dei principi di *par condicio* e di libera concorrenza;

- VISTI** i fogli protocollo numero 11593 in data 25 giugno 2024, 19524 in data 22 ottobre 2024 e 20116 in data 4 novembre 2024, con i quali questo Comando ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione - Direzione Generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne copia dello schema di Regolamento del servizio di battellaggio che intende adottare nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure (SV), al fine di acquisirne il relativo qualificato parere preliminare;
- VISTI** i dispacci protocollo numero 19118 in data 1° luglio 2024, 28808 in data 24 ottobre 2024 e 29410 in data 4 novembre 2024, con i quali il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha - da ultimo - comunicato di non rilevare osservazioni da formulare;
- VISTO** il foglio protocollo numero 20317 in data 5 novembre 2024, con il quale questo Comando ha convocato una riunione, al fine di condividere i contenuti del nuovo Regolamento del servizio di battellaggio, nonché acquisire i pareri delle Associazioni degli utenti e dell'attuale Società concessionaria che presta il servizio, nonché l'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale;
- PRESO ATTO** del verbale di riunione dell'11 novembre 2024, nel corso della quale l'Unione Industriali della Provincia di Savona, l'Associazione "ISOMAR" e la Società concessionaria "Transmare S.r.l." hanno espresso parere favorevole all'adozione del presente Regolamento;
- VISTO** il foglio protocollo numero 20668 in data 11 novembre 2024, con il quale questo Comando ha chiesto all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale di voler fornire la prevista intesa;
- VISTA** la nota protocollo numero 21668 in data 29 novembre 2024, con la quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ha espresso l'intesa sull'organizzazione del servizio di battellaggio proposta;
- RITENUTO** pertanto necessario, in armonia con quanto condiviso con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con i pareri acquisiti, rendere esecutivo il nuovo "*Regolamento del servizio di battellaggio nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure (SV)*";

ORDINA

Articolo 1

È approvato e reso esecutivo - dalle ore 00:01 del 09/12/2024 - l'allegato "*Regolamento del servizio di battellaggio nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure (SV)*".

Articolo 2

1. I contravventori alla presente Ordinanza e all'allegato Regolamento, salvo che il fatto non costituisca più grave o diverso reato, saranno perseguiti ai sensi dell'articolo 1174 comma 1 del Codice della Navigazione e saranno ritenuti responsabili civilmente dei danni che potranno derivare alle persone e/o alle cose in conseguenza dell'avvenuta trasgressione.
2. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente Ordinanza, la cui pubblicità sia assicurata anche mediante pubblicazione sul sito istituzionale di questa Capitaneria di Porto (www.guardiacostiera.gov.it/savona).

Savona, 6 dicembre 2024

IL COMANDANTE

C.V. (CP) Matteo LO PRESTI

(firmato digitalmente ai sensi del CAD)

Firmato Digitalmente da/Signed by:

MATTEO LO PRESTI

In Data/On Date:

venerdì 6 dicembre 2024 09:57:55



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

LUNGOMARE G. MATTEOTTI, 4/B – 17100 – SAVONA (SV)

e-mail: cpsavona@mit.gov.it - P.E.C.: cp-savona@pec.mit.gov.it

**REGOLAMENTO DEL SERVIZIO DI BATTELLAGGIO NEL COMPRESORIO
PORTUALE DI SAVONA - VADO LIGURE**

Articolo 1
(Definizioni)

Ai fini del presente Regolamento, si intende per:

- a) Amministrazione Centrale:** il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- b) Autorità Marittima:** la Capitaneria di Porto di Savona, con sede in Savona (SV), Lungomare Giacomo Matteotti, n. 4/b;
- c) Comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure:** area demaniale marittima, comprensiva di relative infrastrutture portuali (ossia lo specchio acqueo racchiuso tra le dighe foranee, e le banchine, i moli, le aree ed altre attrezzature idonee e non all'attracco di navi o galleggianti), costituito dai bacini portuali di Savona e Vado Ligure e dalla rada di Savona - Vado Ligure;
- d) Rada di Savona - Vado Ligure:** l'estensione di mare nelle immediate adiacenze delle strutture foranee dei bacini portuali, così come definita da provvedimento normativo della Capitaneria di Porto di Savona.
- e) Concessione:** l'Atto stipulato dall'Autorità Marittima col soggetto Concessionario del servizio, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 66 del Codice della Navigazione e dell'articolo 60 del relativo Regolamento di esecuzione;
- f) Concessionario:** ogni persona giuridica che gode della Concessione per lo svolgimento del servizio di battellaggio, rilasciata dal Capo del Compartimento Marittimo di Savona, ai sensi dell'articolo 60 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (parte marittima).

Articolo 2
(Oggetto e ambito di applicazione)

- 1.** Al fine di individuare gli *standards* minimi di efficienza per l'espletamento del servizio, in aderenza ai principi di sicurezza della navigazione, salvaguardia della vita umana e tutela ambientale, il presente "*Regolamento del servizio di battellaggio nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure*" (Ed. 2024), d'ora in poi "*Regolamento*", definisce le norme per lo svolgimento del servizio di battellaggio ai sensi di quanto previsto dall'articolo 215, comma 2 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (d'ora in poi "*R.C.N.*").

2. Il servizio di battellaggio, che consiste nella conduzione dei mezzi nautici adibiti ai servizi attinenti al traffico portuale, è esplicito nell'ambito del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure, così come definito all'articolo 1 del presente Regolamento.

Articolo 3 **(Natura del servizio)**

1. La natura del servizio di battellaggio costituisce il fondamento delle norme in tema di accesso, organizzazione ed erogazione del servizio medesimo, così come disposto dai successivi articoli del presente Regolamento, in applicazione degli articoli 215 e seguenti del R.C.N., nonché dalle disposizioni locali, nazionali e unionali applicabili in materia.
2. La disciplina e l'organizzazione del servizio di battellaggio è stabilita, con il presente Regolamento, dall'Autorità Marittima d'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, sentite le Associazioni degli utenti e dei prestatori del servizio medesimo, con la finalità di garantire l'erogazione delle prestazioni in sicurezza e con prontezza, efficacia, efficienza ed economicità.
3. Tutte le navi mercantili alla fonda nella rada di Savona e Vado Ligure, nonché quelle ormeggiate presso i Terminali petroliferi ed energetici che intendono avvalersi del servizio di battellaggio, hanno l'obbligo di servirsi delle prestazioni rese dai soggetti giuridici autorizzati dalla Capitaneria di Porto di Savona, mediante il rilascio di idoneo titolo concessorio.
4. In ogni caso il Comandante del porto, qualora lo ritenga necessario ai fini della sicurezza della navigazione e portuale, può prescrivere a tutte le navi ormeggiate nel comprensorio di Savona - Vado Ligure di avvalersi del servizio di battellaggio, reso dai Concessionari.

Articolo 4 **(Organizzazione del servizio)**

1. Per servizio di battellaggio, si intende il trasporto di provviste e di persone e bagagli, che deve essere espletato sulla base delle esigenze funzionali, delle condizioni di sicurezza, navigabilità e operatività, nonché nei limiti della certificazione di sicurezza delle unità navali impiegate.
2. L'esecuzione delle operazioni di battellaggio, per le navi alla fonda nella rada e all'ormeggio nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure, è svolta dai Concessionari.
3. Spettano, pertanto, ai Concessionari le operazioni di battellaggio svolte in ambito portuale e nella relativa rada, a favore delle navi, comprensive del trasferimento di persone e/o cose funzionali alla sicurezza della nave o della sua navigabilità od operatività.

4. Il servizio è reso dai Concessionari, senza soluzione di continuità, anche attraverso integrazione verticale con gli altri servizi tecnico-nautici esistenti, per soddisfare il generale interesse della sicurezza portuale e della navigazione, per la tutela delle infrastrutture portuali, delle persone e dell'ambiente.
5. Al fine di garantire la continuità, senza ritardi, delle operazioni commerciali e dovendo assicurare un idoneo servizio presso la rada e i bacini portuali di Savona e Vado Ligure, l'organizzazione del servizio di battellaggio prevede il rilascio di titoli demaniali idonei a garantire gli ormeggi ai mezzi navali impiegati e di adeguati spazi per lo svolgimento dell'attività di impresa, che il Concessionario richiede all'Autorità competente.
6. I Concessionari hanno l'obbligo di servire, in ogni momento, chiunque ne faccia richiesta e di prestare servizi di emergenza - sotto il controllo dell'Autorità Marittima - in caso di necessità.

Articolo 5

(Beni e mezzi per lo svolgimento del servizio)

1. Per lo svolgimento del servizio di battellaggio e l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, di cui all'articolo 14 del presente Regolamento, il Concessionario deve essere dotato dei beni strumentali necessari.
2. Il Concessionario deve dotarsi, in funzione delle caratteristiche delle navi e delle peculiarità operative e commerciali del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure, di mezzi idonei atti a garantire la più funzionale efficienza del servizio, secondo le indicazioni dell'Autorità Marittima, nonché garantire il costante aggiornamento tecnologico delle proprie attrezzature nella misura ritenuta congrua dall'Autorità Marittima.
3. Tutte le unità devono essere condotte da personale in possesso dei necessari titoli e qualificazioni professionali e devono essere munite, oltre alle normali dotazioni di bordo, delle attrezzature necessarie all'espletamento dei servizi secondo le specificità della tipologia di accosto (banchine, Campo Boe, pontili petroliferi) e della tipologia di manovra e della eventuale strumentazione elettronica.

Articolo 6

(Concessionario)

1. Chiunque intenda esercitare il servizio di trasporto marittimo con mezzi navali - per conto terzi - di provviste e di persone e bagagli, da e per le navi in sosta nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure, deve:
 - a) chiedere e ottenere dal Capo del Compartimento Marittimo di Savona apposita Concessione;
 - b) ottemperare alle prescrizioni del presente Regolamento, nonché a tutte le disposizioni normative locali, nazionali e unionali, vigenti in materia.

2. Al fine di ottenere la Concessione, di cui al comma 1 lettera a), il soggetto richiedente deve presentare, a questa Autorità Marittima, apposita istanza in carta legale, nella quale vengano dichiarati:

- a) nome, cognome, luogo e data di nascita, cittadinanza e residenza, se persona fisica; denominazione o ragione sociale, sede, nome e cognome del legale rappresentante, se persona giuridica;
- b) nome e cognome dell'eventuale procuratore;
- c) numero dei dipendenti e relative mansioni;
- d) numero e tipo di mezzi nautici destinati al servizio, nonché titolo del possesso o della detenzione (proprietà, noleggio, ecc.);
- e) durata della Concessione richiesta, entro il limite massimo di 4 (quattro) anni;
- f) possesso, anche autocertificato (da comprovare, successivamente, in sede di stipula dell'Atto di Concessione), dei requisiti di cui al successivo comma del presente articolo.

3. Il soggetto richiedente deve assicurare il possesso dei seguenti requisiti:

A. REQUISITI DI ORDINE GENERALE

Il soggetto richiedente - al momento di presentazione dell'istanza - deve dichiarare che i propri legali rappresentanti e i soci:

- a) non sono stati condannati per contrabbando, furto, truffe, appropriazione indebita, ricettazione o per un delitto contro la fede pubblica;
- b) non sono soggetti a procedura di fallimento, concordato, di amministrazione controllata o di liquidazione coatta;
- c) non sono soggetti a misure restrittive della propria libertà personale.

B. REQUISITI DI IDONEITÀ

Iscrizione nel registro degli esercenti di commercio o nel registro delle imprese presso le Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura.

C. CAPACITÀ TECNICA

a) Disponibilità, per un periodo non inferiore alla durata della Concessione, di almeno 2 (due) mezzi navali, da adibire al trasporto di provviste e di persone e bagagli da e per le navi in sosta nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure. Le unità navali che si intendono utilizzare per lo svolgimento del servizio di battellaggio devono:

- i. essere di tipologia adeguata, per caratteristiche nautiche e capacità di trasporto, in relazione alla natura del servizio erogato;
- ii. essere dotate di n°2 (due) motori di propulsione, in modo da garantire sempre il rientro in porto, in caso di avaria;
- iii. essere regolarmente armati ed equipaggiati, e in possesso delle carte, libri e documenti prescritti da leggi e regolamenti, in corso di validità nonché degli

- ulteriori dispositivi di sicurezza richiesti da disposizioni normative e regolamenti, in ragione del servizio erogato;
- iv.** essere in possesso, per ogni mezzo navale, dei certificati di sicurezza in corso di validità per tutta la durata della concessione;
 - v.** essere in possesso, per ogni mezzo navale, di un Piano di sicurezza, redatto ai sensi del Decreto Legislativo n. 271 del 27 luglio 1999 e successive modifiche ed integrazioni, che preveda esplicitamente, nelle sue valutazioni di rischio, le ipotesi del trasporto passeggeri e dell'imbarco e dello sbarco degli stessi anche da nave in rada;
 - vi.** essere provvisti delle cassette dei medicinali (tipo A), con certificato in corso di validità rilasciato dall'Ufficio di Sanità Marittima, e del Certificato di Esenzione alla Sanificazione;
 - vii.** essere dotate almeno di apparato radio GMDSS per area A1 ovvero, se in possesso di deroga prevista dalla vigente normativa, apparato radio VHF (al fine di assicurare l'ascolto sui canali 16 e 13);
 - viii.** essere dotati del previsto numero di salvagenti, di cinture di salvataggio e degli altri materiali di pronto intervento (di tipo approvato), da tenere custoditi in modo da garantire il loro uso immediato e contemporaneo;
 - ix.** essere dotati di tutti i dispositivi di sicurezza previsti per l'affiancamento a navi che trasportano merci pericolose, anche in situazioni di emergenza;
- b)** Disponibilità di un organico minimo di personale marittimo, idoneo a garantire un regolare espletamento del servizio;
- c)** Organizzazione del lavoro modulata tramite turnazione, nel rispetto delle normative internazionali, unionali e nazionali in materia di igiene, salute e sicurezza sul luogo di lavoro e dell'orario di lavoro e di riposo a bordo delle navi;
- d)** Conoscenza della lingua italiana, mediante possesso di certificazione almeno di livello B1 (*Common European Framework of Reference for Languages*), da parte di eventuali componenti stranieri degli equipaggi;
- e)** Disponibilità di idoneo posto di ormeggio, per la sosta delle proprie unità navali durante le attività di impresa;
- f)** Disponibilità di una sede operativa, fornita di telefono e impianto radiotelefonico in VHF quarzato, in grado di comunicare con canali di servizio e portuali, nonché con i canali di soccorso.

D. CAPACITÀ FINANZIARIA

- a)** Attestazione di capacità finanziaria, che comprovi l'idoneità a sostenere l'erogazione del servizio a livello finanziario e patrimoniale.
- b)** Deposito di apposita cauzione - a garanzia degli obblighi da assumere con la Concessione - il cui ammontare, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 17 del R.C.N., è determinato in funzione della durata della Concessione.

4. Al fine di garantire il più ampio *standard* di sicurezza, la Società richiedente deve essere in possesso di certificazione di qualità, sicurezza e salute sul lavoro, ambiente.
5. Al momento della stipula della Concessione, il Concessionario deve dichiarare l'indirizzo della propria sede operativa (che deve ricadere nei territori dei Comuni di Savona o Vado Ligure, ovvero ad essi adiacenti) nonché, eventualmente secondo le necessità del servizio, quello delle altre sedi distaccate.

Articolo 7 **(Responsabile operativo)**

1. Il Concessionario deve designare un proprio Responsabile operativo del servizio di battellaggio (reperibile h24, 7/7), ed almeno un sostituto.
2. I nominativi, con i relativi recapiti telefonici, devono essere comunicati preventivamente all'Autorità Marittima.
3. Il Responsabile operativo è tenuto a osservare e fare eseguire gli ordini dell'Autorità Marittima, relativamente all'efficienza dell'unità impiegate e della buona organizzazione del servizio di trasporto marittimo da e per le navi alla fonda e ormeggiate nel comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure, nonché dell'esatta applicazione delle disposizioni contenute nel presente Regolamento.

Articolo 8 **(Registro dei barcaioli)**

1. Ai fini dell'espletamento del servizio di battellaggio, la conduzione dei mezzi navali è riservata ai barcaioli iscritti nel Registro, di cui all'articolo 215, comma 1 del R.C.N., per conto del Concessionario.
2. Il Concessionario provvede a presentare all'Autorità Marittima apposita istanza, al fine di iscrivere il proprio personale dipendente deputato alla conduzione dei mezzi navali utilizzati per l'espletamento del servizio di battellaggio nel "*Registro dei barcaioli*", secondo le disposizioni previste dall'articolo 216 del R.C.N..
3. La cancellazione dal Registro avviene secondo le modalità di cui all'articolo 218 del R.C.N..

Articolo 9 **(Doveri dei barcaioli)**

I barcaioli devono eseguire sollecitamente, a regola d'arte e in conformità alle disposizioni ricevute, le operazioni loro affidate, e sono tenuti a:

- a) osservare le disposizioni impartite dal Comandante del Porto per la disciplina e la regolarità del servizio;

- b)** portare sempre in servizio le dotazioni antinfortunistiche messe a disposizione dal Concessionario e l'abbigliamento da lavoro idoneo, nel rispetto delle previsioni in materia di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori;
- c)** effettuare le proprie prestazioni a regola d'arte, impiegando i mezzi nautici e gli attrezzi necessari per la sicura esecuzione delle stesse, secondo le direttive dell'Autorità Marittima;
- d)** segnalare tempestivamente all'Autorità Marittima qualsiasi avvenimento che esuli dalla normalità del servizio e che possa costituire una situazione di pericolo o di potenziale pericolo, sia per la sicurezza della navigazione in ambito portuale, sia per la sicurezza portuale in genere e per la salvaguardia delle persone, delle strutture e degli arredi portuali;
- e)** ottemperare a quanto disposto all'articolo 12, relativamente all'assolvimento dei compiti di *maritime security*.

Articolo 10

(Formazione dei barcaioli e avviamento al lavoro)

1. Il Concessionario provvede, anche secondo le indicazioni del Comandante del porto, al costante aggiornamento e specializzazione professionale dei barcaioli, anche in relazione agli adeguamenti tecnologici, al fine di garantire al meglio l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.
2. L'avviamento e l'avvicendamento al lavoro sono regolati dal Concessionario, con criteri di uniformità distributiva e in conformità alle esigenze del lavoro stesso tenendo presenti le istruzioni impartite dal Comandante del porto.
3. Stante la necessità di garantire la flessibilità ed efficienza ai servizi, i barcaioli sono tenuti a svolgerli avvalendosi della propria specifica competenza e sono, altresì, tenuti ad osservare i turni di lavoro prestabiliti, potendosi far sostituire solo previa autorizzazione del Concessionario.

Articolo 11

(Obblighi del Concessionario)

1. Il Concessionario è subordinato alla scrupolosa osservanza delle seguenti prescrizioni:
 - a)** i mezzi nautici impiegati devono:
 - i.** tenere sempre in funzione il dispositivo AIS (*Automatic Identification System*) di bordo, durante il periodo di servizio;
 - ii.** mostrare, in posizione ben visibile, un cartello indicante il numero massimo di persone che il mezzo è abilitato a trasportare, secondo le indicazioni risultanti dalla certificazione di sicurezza, in regolare corso di validità;
 - iii.** mostrare, in posizione ben visibile, un cartello indicante il livello di *security* in vigore presso l'impianto portuale cui il mezzo è destinato, ai sensi della vigente normativa in materia;

- b)** assicurare che le operazioni di imbarco, sbarco e trasporto vengano effettuate secondo la buona arte marinaresca e in modo che sia evitato, in ogni momento, lo sbandamento dell'unità navale;
- c)** istituire e mantenere aggiornato un registro nel quale siano trascritti i servizi effettuati, gli inconvenienti verificatisi, nonché le segnalazioni effettuate dai conduttori dei mezzi per eventuali ostacoli alla navigazione o inquinamenti marini osservati;
- d)** comunicare tempestivamente all'Autorità Marittima l'eventuale motivata indisponibilità dei mezzi navali adibiti al servizio;
- e)** riferire all'Autorità Marittima eventuali disservizi e/o problematiche relative al servizio medesimo;
- f)** corrispondere anticipatamente il canone annuo, nella misura prevista dalle vigenti disposizioni in materia;
- g)** programmare e monitorare l'aggiornamento professionale dei barcaioli, ivi incluso l'addestramento ai fini del rispetto delle norme di *maritime security*;
- h)** rispettare pedissequamente le clausole e le condizioni imposte nei provvedimenti emanati dall'Autorità Marittima.

Articolo 12

(Compiti di maritime security)

- 1.** L'Autorità Marittima, in qualità di Autorità Designata e di Sicurezza, ai sensi e per gli effetti del combinato disposto del Regolamento (CE) 725/2004 e del dispaccio protocollo numero 82/44492 in data 16 luglio 2004 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, impiega, nell'ambito delle procedure operative e in presenza dei necessari presupposti, l'organizzazione dei barcaioli quale risorsa disponibile.
- 2.** Per l'esercizio delle predette funzioni, i barcaioli devono essere dotati di apposito tesserino di riconoscimento, secondo il modello approvato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ai fini delle esigenze di identificazione del soggetto di cui alla Regola 8.1 del Capitolo XI-2 SOLAS. Il tesserino, per nessuna ragione, può essere ceduto a terzi e deve essere sempre esibito a qualsiasi richiesta dell'Autorità Marittima e della Forza Pubblica;
- 3.** I barcaioli, poiché costituiscono uno dei primi elementi di collegamento tra il porto e la nave, devono prontamente segnalare all'Autorità Marittima tutte le situazioni nelle quali si possano intravedere rischi per la sicurezza derivanti da illeciti intenzionali;
- 4.** Ai fini dell'espletamento dei compiti di *maritime security*, le unità navali - oltre che alle dotazioni previste dai precedenti articoli del presente Regolamento - devono essere dotate almeno di n. 1 (uno) *hand-metal detector*.

Articolo 13

(Obblighi di servizio pubblico)

- 1.** Il servizio è reso per 24 ore al giorno e per tutti i giorni dell'anno, così come l'adempimento degli altri obblighi di servizio pubblico di seguito indicati.

2. In ragione delle peculiarità operative e commerciali delle navi e degli impianti portuali che operano nell'ambito del comprensorio portuale di Savona - Vado Ligure (passeggeri, merci pericolose, *oil*, rinfuse, ecc.), il Concessionario deve armare ed equipaggiare i mezzi navali allo scopo di prestare soccorso.
3. Tutti i mezzi navali, a richiesta dell'Autorità Marittima, devono porsi immediatamente a disposizione nei casi di soccorso, così come previsto dall'articolo 70 del Codice della Navigazione.
4. Il Concessionario è tenuto, al fine di garantire la sicurezza della navigazione e delle acque portuali, ad intervenire per la salvaguardia della vita umana in mare nel rispetto delle norme al riguardo applicabili e a fornire pronta collaborazione all'Autorità Marittima e agli altri soggetti rilevanti nell'erogazione dei servizi, in occasione dell'approdo e della sosta delle navi in porto e in rada.
5. Il Concessionario, inoltre, in caso di necessità e comunque su richiesta dell'Autorità Marittima, deve:
 - a) prestare assistenza e/o soccorso alle navi in pericolo nelle acque portuali e in quelle ad esse adiacenti;
 - b) provvedere al recupero di oggetti galleggianti pericolosi per la navigazione e alla rimozione di cavi sommersi e non sommersi.

Articolo 14 **(Tariffe)**

1. Il Concessionario, prima dell'immissione in servizio, dovrà formare le tariffe massime che intende applicare per le proprie prestazioni, inviandole alla Capitaneria di Porto di Savona.
2. La Capitaneria di Porto di Savona, valutato - d'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale - che la formazione delle tariffe massime comunicate rispetti i principi di non discriminazione, necessità e proporzionalità, notifica le predette tariffe all'Autorità di Sistema Portuale, alla Camera di Commercio e alle locali Associazioni rappresentative dei soggetti operanti in porto.
3. Ogni variazione dovrà essere comunicata alla Capitaneria di Porto di Savona, per gli adempimenti di cui sopra.

Articolo 15 **(Svolgimento di altre attività)**

1. Il Concessionario può svolgere - nel rispetto delle norme vigenti in materia di concorrenza - anche altre attività che esulano dall'oggetto del presente Regolamento, purché ciò non risulti incompatibile con le esigenze operative del servizio di battellaggio.

2. Il Concessionario può impiegare, a condizione che il servizio oggetto della presente disciplina non subisca limitazioni, i mezzi nautici inseriti nell'atto di Concessione, per l'esercizio di ulteriori attività.

Articolo 16 **(Atti di Concessione)**

Gli Atti di Concessione del servizio di battellaggio devono essere conformi a quanto indicato nel presente Regolamento, alle disposizioni normative vigenti in materia e alle indicazioni impartite dall'Amministrazione Centrale.

Articolo 17 **(Decadenza della Concessione)**

1. Fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalle vigenti disposizioni di legge in materia, il Capo del Compartimento Marittimo può dichiarare la decadenza della concessione nei seguenti casi:
 - a) mancata esecuzione, nei termini assegnati, degli obblighi e degli impegni previsti nella Concessione o imposti da norme di legge o da regolamenti;
 - b) abuso della Concessione o per abusiva sostituzione di altri nel suo godimento;
 - c) omesso pagamento del canone, quando il Concessionario non ne sia stato espressamente esentato;
 - d) mancato adempimento del Concessionario a provvedere, entro un congruo termine, alle maggiori attrezzature rese necessarie dall'intervenuto aumento del traffico navale;
 - e) aver distolto, senza preventivo assenso dell'Autorità Marittima, le unità adibite al servizio di battellaggio e vincolate nell'atto di Concessione;
 - f) mancata deposizione annuale delle tariffe, di cui all'articolo 15, comma 3.
2. Prima di decretare la decadenza, il Capo del Compartimento Marittimo fissa il termine entro il quale il Concessionario possa presentare le proprie deduzioni.
3. Con il decreto di decadenza, l'Autorità Marittima può disporre l'incameramento totale o parziale della cauzione.

Articolo 18 **(Revoca della Concessione)**

L'Autorità Marittima può revocare la Concessione, nel caso i cui dovessero sopravvenire motivi di pubblico interesse ovvero mutamenti della situazione di fatto non prevedibile al momento dell'adozione del presente atto, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 21-*quinquies* della Legge n. 241 del 7 agosto 1990 e seguenti modifiche e integrazioni.

Articolo 19

(Poteri del Comandante del porto)

Il Comandante del porto effettua la vigilanza e il controllo sullo svolgimento del servizio, al fine di verificare che lo stesso sia svolto in aderenza a quanto previsto dal presente Regolamento e dalle norme generali applicabili in materia.

Articolo 20

(Disposizioni disciplinari)

L'inosservanza degli obblighi in capo ai barcaioli, contenuti nel presente Regolamento, è soggetta ai relativi provvedimenti disciplinari di competenza dell'Autorità Marittima, ai sensi di quanto previsto dagli articoli 1249 e seguenti del Codice della Navigazione.

Articolo 21

(Disposizioni finali)

Chiunque, per l'esecuzione delle operazioni di cui al presente Regolamento, si avvale del servizio di battellaggio espletato da soggetti diversi rispetto al Concessionario, è punito a norma dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione.

Savona, 6 dicembre 2024

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Matteo LO PRESTI
*documento sottoscritto con firma digitale
ai sensi del D. Lgs. 82/2005 art.21*

Firmato Digitalmente da/Signed by:

MATTEO LO PRESTI

In Data/On Date:

venerdì 6 dicembre 2024 09:58:38



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
CAPITANERIA DI PORTO GUARDIA COSTIERA - SAVONA

ORDINANZA N. 113 /2008

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona/Vado Ligure,

PRESO ATTO delle risultanze della riunione tenutasi presso questa Capitaneria di Porto in data 06.05.2008 con i rappresentanti dell'intera utenza portuale, al fine di esaminare e valutare le problematiche in atto nel porto di Savona-Vado Ligure, relativamente alle operazioni di bunkeraggio che ivi vengono svolte.

VISTO il fax in data 20.05.2008, a firma congiunta dell'ISOMAR, dell'Unione Industriale delle Provincia di Savona – Sez. Terminalisti e dell'Unione Utenti del Porto di Savona Vado, con cui venivano riassunte le esigenze espresse dall'utenza portuale nel corso della riunione tenutasi il 06.05.2008.

PRESO ATTO delle risultanze della riunione ristretta tenutasi presso questa Capitaneria di Porto in data 05.06.2008 con i rappresentanti dell'Autorità Portuale di Savona, del locale Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e del Consulente chimico del porto di Savona-Vado Ligure, Cap. Pietro FERRIGNO.

VISTO il proprio foglio n. 14417 in data 25.06.2008 con cui sono stati richiesti i competenti pareri relativamente alla bozza di regolamentazione predisposta sulla scorta delle risultanze delle riunioni tenutesi il 06.05.2008 e il 05.06.2008.

VISTE le E-mail in data 03.08.2008 e 11.08.2008 con cui questa Capitaneria di Porto ha reiterato agli enti di cui sopra la bozza di "Regolamento per la disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona e Vado Ligure".

VISTO il foglio in data 09/09/2008 con il quale il Consulente chimico del Porto di Savona ha espresso parere favorevole all'approvazione delle predetta bozza di regolamentazione.

VISTO il foglio n. 7687 in data 11/09/2008 con il quale l'Autorità Portuale di Savona ha espresso parere favorevole all'approvazione delle predetta bozza di regolamentazione.

VISTO il telefax n. 9883 in data 12.09.2008 con cui anche il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Savona ha espresso parere favorevole.

VISTO il "Regolamento del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona", approvato con propria Ordinanza n. 66/2003 in data 08/07/2003, come modificato ed integrato con le proprie Ordinanza n. 21/2004 in data 01/04/2004 e 06/2006 in data 01.02.2006.

CONSIDERATO che, alla luce dei pareri di cui sopra e delle esigenze manifestate dall'utenza e connesse al progressivo intensificarsi delle operazioni commerciali in atto nel bacino portuale di Vado Ligure, si ritiene sussistano i presupposti per rivedere ed aggiornare la vigente disciplina del servizio di bunkeraggio nel porto di Savona-Vado Ligure.

VISTA la Circolare n. 16 – Titolo Porti – Serie VIII, protocollo n. DEM3/1823 in data 19.07.2002 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione Generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna avente ad oggetto "Disciplina dell'attività di bunkeraggio nei porti marittimi".

TENUTO CONTO delle osservazioni presentate dall'utenza portuale interessata dalla tematica nel corso delle riunioni tenutesi nei giorni scorsi presso questa Capitaneria di Porto.

VISTI gli artt. 30, 68 e 81 del Codice della navigazione e 59 del relativo Regolamento di esecuzione.

ORDINA

Art. 1

E' approvato e reso esecutivo l'annesso "Regolamento per la disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona e Vado Ligure", che entrerà in vigore alle ore 00.01 del giorno 18.10.2008.

In pari data sono abrogate le proprie Ordinanze n. 66/2003 in data 08.07.2003, n. 21/2004 in data 01.04.2004 e n. 06/2006 in data 01.02.2006, nonché ogni altra disposizione emanata da questa Autorità Marittima, in contrasto con la stessa.

Art. 2

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare le norme del "Regolamento per la disciplina del Bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona e Vado Ligure".

I contravventori saranno puniti a mente degli artt. 1164, 1174 e, ove il fatto non costituisca più grave reato, dell'art. 1231 del Codice della navigazione

Savona,

13 OTT. 2008

IL COMANDANTE
CAPITANO DI VASCELLO (CP)
Franco PESCATORI





CAPITANERIA DI PORTO – GUARDIA COSTIERA SAVONA

REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA DEL BUNKERAGGIO NEI PORTI DEL CIRCONDARIO MARITTIMO E NELLA RADA DI SAVONA

Parte I Campo di applicazione

Art. 1

Ai fini dell'applicazione della presente normativa, si intende per "*bunkeraggio*" ogni operazione di rifornimento di combustibile liquido, derivato da idrocarburi, a navi e unità navali in genere, che si trovino nel porto o nella rada di Savona, nonché le operazioni di rifornimento tramite distributori automatici nei porti del Circondario Marittimo di Savona.

Art. 2

Il bunkeraggio come sopra definito può essere effettuato:

- via mare: a mezzo bettoline o cisterne, stando all'ancora o a qualsiasi ormeggio in ambito portuale;
- via terra: a) a mezzo autobotte;
b) a mezzo distributori automatici;
c) a mezzo distributori mobili conformi al D.M. 19 marzo 1990.

Art. 3

Fatta salva l'osservanza di tutte le prescrizioni di cui ai successivi articoli, le operazioni di bunkeraggio sono consentite, di massima, sia di giorno che di notte, salvo diverse determinazioni della Capitaneria di Porto di Savona dettate da insindacabili motivi di sicurezza.

Art. 4

Le operazioni di bunkeraggio possono essere effettuate solo a seguito di autorizzazione della Capitaneria di Porto di Savona.
L'istanza e la successiva autorizzazione dovranno rispettare quanto previsto dalla normativa nazionale in materia di bolli.

Art. 5

Il Comandante della nave che intende effettuare operazioni di rifornimento di combustibile deve avanzare a questa Capitaneria, di massima con almeno 24 ore di preavviso, domanda in bollo, in duplice copia, conforme al modello "A" allegato alla presente ordinanza.

La richiesta deve contenere, oltre al nome e all'ormeggio della nave:

- tipo e quantitativo di combustibile;
- nominativo della ditta che eseguirà il bunkeraggio;
- il mezzo con il quale verrà effettuato il rifornimento;
- il nome dell'Ufficiale della nave, responsabile delle operazioni di sicurezza relative al rifornimento;
- il responsabile della ditta di rifornimento.

E' consentita la preventiva presentazione della domanda da parte dell'agenzia raccomandataria prima dell'arrivo della nave. Per poter produrre la propria efficacia, la richiesta deve essere controfirmata dal Comandante della nave stessa prima dell'inizio

operazioni di rifornimento (in difetto, l'autorizzazione rilasciata è da considerarsi

6

sono esentati dalla richiesta di autorizzazione di cui al precedente art. 5 i bunkeraggi effettuati direttamente a mezzo distributori automatici.

Art. 7

Prima di iniziare le operazioni di rifornimento, il responsabile della ditta rifornitrice deve assicurarsi che la nave sia in possesso dell'autorizzazione di cui all'art. 4.

Parte II

Modalità per il rilascio delle concessioni per il servizio di rifornimento combustibili alle navi con l'impiego di navi e galleggianti.

Art. 8

Il servizio di rifornimento a mezzo bettolina nell'ambito del Circondario Marittimo di Savona può essere svolto soltanto a seguito di concessione rilasciata, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia, dalla Capitaneria di Porto di Savona, sentita l'Autorità Portuale di Savona per l'espletamento dell'attività nell'ambito delle aree demaniali marittime ricadenti nella giurisdizione del predetto Ente.

Art. 9

Chiunque intenda espletare il servizio di rifornimento mediante bettolina nell'ambito del Circondario Marittimo di Savona deve presentare apposita istanza in carta legale al Capo del Compartimento Marittimo di Savona.

Nella domanda devono essere indicati:

- a) se persona fisica: nome, cognome, luogo di nascita, cittadinanza e residenza
se società: denominazione o ragione sociale, sede, nome e cognome del legale rappresentante;
- b) nome e cognome dell'eventuale procuratore;
- c) numero dei dipendenti (marittimi e terrestri) e relative mansioni;
- d) numero e tipo di mezzi nautici destinati al servizio e titolo del possesso o della detenzione (proprietà, noleggio, ecc.);
- e) durata della concessione richiesta, in relazione al livello degli investimenti effettuati.

Per ottenere la concessione occorre essere in possesso dei seguenti requisiti:

1. capacità professionale al servizio di "rifornimento" attestata dalla struttura dell'impresa, nonché dall'attività svolta negli ultimi tre anni nel settore del trasporto marittimo dei prodotti petroliferi;
2. iscrizione nel registro degli esercenti di commercio o nel registro delle imprese presso le camere di commercio;
3. capacità tecnica consistente nella disponibilità, per un periodo non inferiore alla durata della concessione, dei mezzi navali da destinare al servizio, conformi alle relative norme in materia di sicurezza e antinquinamento e nell'ottica di un progressivo miglioramento del livello di qualità tecnica, nonché della disponibilità di personale marittimo con esperienza di navigazione a bordo delle navi cisterna che deve:
 - 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 al settore bunkeraggi;
 - essere in possesso di idonea certificazione IMO;
4. capacità finanziaria rilevabile, per l'impresa individuale, dalla dichiarazione dei redditi degli ultimi tre anni e per la società da un patrimonio non inferiore a 500.000 Euro, certificato dal presidente del collegio sindacale;

5. assenza di procedure concorsuali;
6. 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;
7. non essere destinatario di misure di prevenzione ai sensi della vigente normativa;
8. idonea copertura assicurativa per i danni derivanti dall'espletamento del servizio, ivi compresa la copertura P&I per i danni derivanti da inquinamento marino.

I requisiti devono perdurare per tutta la concessione e la loro sussistenza può essere verificata dall'Autorità Marittima nell'ambito dei poteri vigilanza sull'attività.

Art. 10

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

Art. 11

Il concessionario è tenuto al pagamento di un canone annuo calcolato sulla base dell'importo di Euro 0.57 per ogni tonnellata di stazza netta del naviglio dei mezzi navali complessivamente destinati allo svolgimento del servizio. Il canone è aggiornato annualmente secondo le modalità determinate per le concessioni dei beni del demanio marittimo.

Il concessionario è tenuto a prestare idonea cauzione, anche sotto forma di fidejussione bancaria o polizza assicurativa con società di rilevanza nazionale o internazionale, di importo non inferiore a Euro 2.500.

Art. 12

Il Capo del Compartimento Marittimo di Savona può pronunciare la decadenza del concessionario, senza diritto ad alcun indennizzo, con le modalità di cui all'art. 47 del Codice della navigazione, nei seguenti casi:

1. perdita di uno dei requisiti previsti per il rilascio della concessione;
2. omesso pagamento del canone annuale;
3. abusiva sostituzione nell'esercizio della concessione;
4. inadempimenti degli obblighi derivanti dalla concessione o imposti da norme di legge o regolamenti;
5. mancato esercizio della concessione.

Art. 13

Le tariffe del servizio e le loro eventuali variazioni devono essere comunicate con congruo anticipo al Comandante del porto.

Parte III

Norme tecniche di sicurezza per le operazioni di rifornimento di combustibili liquidi alle navi.

Art. 14

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.

Nel caso di operazioni in ore notturne, la zona interessata dal rifornimento deve essere adeguatamente illuminata. L'intensità d'illuminazione (illuminamento) non deve risultare inferiore a 10 lux ad un metro dai piani di lavoro.

Tutti gli impianti elettrici, compreso quello d'illuminazione, devono essere realizzati in conformità alle disposizioni normative in vigore.

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 provvederà a richiedere di attuare tutti i provvedimenti ritenuti più opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento e ad evitare più gravi conseguenze. In tali casi devono essere sospese le operazioni di rifornimento ponendo in essere, in presenza di spandimenti, ogni attività idonea ad evitare la fuoriuscita e a limitare l'entità dello sversamento.

L'obbligo di informazione sussiste anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle persone o delle infrastrutture portuali.

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

Art. 15

Le manichette utilizzate per le operazioni di bunkeraggio devono essere costruite in conformità alle norme EN1765 o BS 1435, collaudate all'atto della fornitura, periodicamente controllate e pressate ogni dodici mesi, indipendentemente dal numero delle ore di lavoro allo scopo di accertare la loro integrità, come previsto nella Circolare del Ministero dei trasporti e della navigazione – Unità di gestione delle Infrastrutture per la navigazione e del demanio marittimo – n. 105 del 21 settembre 2000.

Ogni manichetta deve essere dotata di apposito certificato sul quale devono essere riportate, tra l'altro, le condizioni massime di esercizio, che devono essere stampigliate anche su ogni singola manichetta, come previsto dalla normativa vigente (D.M. 03.05.1984).

I relativi certificati, copia dei quali deve essere esibita a richiesta del personale che effettua i controlli a bordo, deve contenere le seguenti informazioni:

- massima pressione di esercizio;
- massima temperatura di esercizio;
- prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
- data e pressione di collaudo;
- certificato di collaudo.

I dati di identificazione delle manichette devono essere stampigliati sulle flange o sulle manichette. Il dato relativo alla "massima temperatura di esercizio" da riportare nei certificati è richiesto per manichette acquistate dopo il 01.07.2002.

Art. 16

Il rifornimento di combustibile alle navi a mezzo bettolina può essere effettuato con le seguenti prescrizioni:

- a) la nave, qualora movimenti liquidi infiammabili di categoria "A" o "B" o merci pericolose in colli di classe 1, 2, 3, 3, 4, 5 e 7 deve sospendere le operazioni commerciali per tutta la durata del rifornimento. Qualora si tratti di rifornimento a nave petroliera, gasiera o chimichiera non degassificata, il rifornimento è consentito solo nel caso di caricazione di prodotti con punto d'infiammabilità maggiore di 60° C e a condizione che:
 - per tutta la durata del bunkeraggio sulla nave sia presente un operatore della bettolina in prossimità del connettore, 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;
- b) nel caso di navi cisterna o gasiera con liquidi pericolosi o vuote, ma non degassificate, le eventuali operazioni di zavorramento, spostamento del carico, lavaggio o pulizia cisterne, devono essere immediatamente interrotte;
- c) durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale della bettolina e della nave rifornita, munito di certificazione antincendio, dedicato in via esclusiva e continuativa all'operazione; in alternativa potrà esser impiegato personale del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e/o del servizio integrativo antincendio di Guardia ai Fuochi abilitata e del servizio antinquinamento portuale, ciascuno per le rispettive competenze; 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, etc.). Il personale di bordo addetto al servizio antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;
- d) durante il rifornimento, a bordo o sulla banchina prospiciente, non deve essere eseguito alcun lavoro che possa generare scintille o calore. Nessuna operazione può essere effettuata sul lato dove è accostata la bettolina;
 - e) durante le operazioni svolte in ore notturne devono essere garantiti i valori di illuminamento pari a 10 lux ai punti di attacco delle manichette e alle manichette stesse;
 - f) la bettolina deve sostare il più possibile lontano da sfoghi di aria o da sorgenti di vapori infiammabili;
 - g) le navi impegnate nelle operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva il segnale "B" del Codice internazionale dei segnali o una luce rossa per il periodo notturno;
 - h) la 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;
 - i) deve essere assicurata l'equipotenzialità elettrica tra il mezzo fornitore e la nave, attraverso idonei collegamenti di massa;
 - j) 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. Detto 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;
 - k) tutti gli scarichi, eventualmente presenti nelle immediate vicinanze dell'area interessata alle operazioni di bunkeraggio, compresi quelli della cucina e dei motori, devono essere provvisti di rete parascintille;
 - l) devono essere posizionati idonei parabordi atti ad impedire il contatto diretto fra gli scafi;
 - m) durante le operazioni di rifornimento, gli ombrinali della nave e della bettolina devono essere sempre chiusi;
 - n) il personale della nave e della bettolina incaricato delle operazioni, prima di iniziare le operazioni di rifornimento, deve concordare la durata e le prestazioni massime di pompaggio e le procedure per l'arresto di emergenza;
 - o) il suddetto personale deve inoltre preventivamente concordare il mezzo di comunicazione e le procedure di comunicazione tra bettolina e nave e viceversa.

Art. 17

Se il rifornimento è effettuato in rada devono essere osservate, in aggiunta a quanto prescritto dall'art. 16, le seguenti prescrizioni:

- a) le operazioni devono essere effettuate esclusivamente nelle zone stabilite dall'Autorità Marittima;
- b) 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 '74), a cura e sotto la responsabilità dei comandanti e con le modalità da essi concordate;
- c) al fine di evitare disguidi, le comunicazioni tra la bettolina e la nave che riceve il rifornimento devono essere effettuate in una lingua precedentemente concordata usando termini tecnici internazionalmente noti (Standard Marine International Vocabulary - IMO);
- d) la nave di maggiori dimensioni deve essere ancorata;
- e) gli impianti antincendio delle due unità navali devono essere tenuti pronti all'immediato impiego;
- f) 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;

- g) le condizioni meteomarine devono essere favorevoli. Le operazioni di rifornimento devono essere interrotte in caso di peggioramento della situazione meteorologica;
- h) è vietata l'esecuzione di lavori a bordo che possano generare scintille o calore; è inoltre vietato l'uso di fiamme libere;
- i) durante le operazioni di rifornimento deve essere effettuato l'ascolto radio continuo a mezzo di apparato VHF-FM sui canali 16 e 13;
- j) 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;
- k) è vietato fumare ed usare fiamme libere nell'area interessata dalle operazioni di bunkeraggio.

Art. 18

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.

Dette unità devono inoltre essere fornite:

- a) di impianti e dotazioni idonee (reticelle tagliafiamma, punti caldi protetti, distanziatori, parabordi, etc.) per effettuare le operazioni di rifornimento in sicurezza anche le navi destinate al trasporto di prodotti classificati pericolosi;
- b) di attrezzature e dotazioni idonee a prevenire e contenere sversamenti di idrocarburi in mare (efficienti sistemi di chiusura degli ombrinali, ghiotte per la raccolta di eventuali colaggi, scorte di assorbenti inerti, etc.).
- c) di bottazzi in gomma o di legno o di idonei parabordi, di cavi di ormeggio non metallici e di parafiamma a tutti gli scarichi.

Le società armatrici delle bettoline – anche per quelle già in esercizio presso il Compartimento Marittimo di Savona – devono consegnare alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto di Savona, copia della documentazione/ certificazione di sicurezza relativa a ciascuna unità.

Art. 19

Nel porto di Savona/Vado Ligure non è consentito l'ormeggio di bettoline trasportanti sostanze pericolose e/o inquinanti e/o idrocarburi e/o oli minerali.

In deroga al precedente divieto è consentito l'ormeggio di bettoline adibite a bunkeraggio esclusivamente per il tempo necessario all'avvio delle operazioni medesime e comunque per non più di 48 ore; in tale caso l'ormeggio, salvo diverse disposizioni dell'Ufficio accosti della Capitaneria di Porto di Savona, sarà consentito esclusivamente alle banchine 33 e 34 del porto di Savona e molo soprafflutto per il porto di Vado Ligure.

Qualora per motivate e comprovate esigenze non diversamente definibili dovesse pervenire richiesta di ormeggio di una bettolina nel porto di Savona/Vado Ligure, l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di valutare la suddetta richiesta e di assegnare, qualora le condizioni del traffico navale in porto lo consentano, oltre alla possibilità di ormeggio presso le banchine 33 e 34 anche nelle zone di banchinamento ricomprese fra le banchine 12 e 16 del porto di Savona (nota n. 23810 del 04.08.1999 della Capitaneria di Porto di Savona) per il periodo strettamente necessario al superamento delle suddette esigenze e comunque per un periodo non superiore a 48 ore.

La richiesta di ormeggio deve essere avanzata secondo le modalità di cui all'Ordinanza 07/2003 in data 25.01.2003 della Capitaneria di Porto di Savona.

Art. 20

Durante la sosta non operativa in porto nelle zone 12-16, la bettolina dovrà essere sottoposta alla vigilanza di una squadra VV.F. da richiedersi in anticipo rispetto all'esigenza; in caso di mancata disponibilità il servizio dovrà essere espletato da Guardia ai Fuochi abilitata.

Qualora la sorveglianza sia espletata da Guardia ai Fuochi abilitata/i, quando il rifornimento sia effettuato in banchine prive di impianto antincendio adeguato, deve essere dotata di motopompa antincendio fornita di manichette di idonea lunghezza con

boccalini a pioggia e dotata dell'attrezzatura e del materiale per l'erogazione della schiuma;

Medesima vigilanza dovrà essere predisposta qualora la bettolina ormeggi in prossimità di altre unità nelle altre zone previste dal precedente articolo e in tutte gli altri casi sulla base di valutazione dell'Autorità Marittima.

Art. 21

I distributori automatici fissi, come definiti dal D.Lgs. 11.02.98, n. 32, sono atti al rifornimento di unità da traffico locale, da pesca a da diporto. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo di distributori fissi installati in banchina, possono essere eseguite con le seguenti prescrizioni:

- a) i distributori automatici devono essere muniti di dispositivi di sicurezza approvati dal Ministero dell'interno in ottemperanza al titolo 1 punto XVII del D.M. 31 luglio 1934 e del certificato antincendio rilasciato dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco;
- b) le manichette devono essere integre e in perfette condizioni di impiego per evitare qualsiasi spandimento;
- c) durante lo svolgimento delle operazioni devono essere tenuti sul posto pronti all'uso i mezzi antincendio prescritti dal D.M. 31 luglio 1934 del Ministero dell'interno;
- d) i motori di propulsione debbono essere spenti, così come qualsiasi altro motore che non sia dotato di parascintille allo scarico;
- e) non deve essere eseguita alcuna altra operazione che possa generare calore o scintille;
- f) durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo. Detto personale deve mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;
- g) a cura del titolare del titolo concessorio dell'impianto di distribuzione fisso di carburante installato in banchina, devono essere inoltre disponibili e pronti per l'eventuale uso una riserva di sabbia e le seguenti attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi:
 - 50 (cinquanta) metri di panne galleggianti portuali;
 - n. 100 (cento) fogli oleoassorbenti;
 - 200 (duecento) litri di prodotto dispendente di tipo approvato dal Ministero della salute;
 - un estintore carrellato a polvere di capacità da kg. 50;
- h) obbligo di ventilare sia il vano in cui sono installati i serbatoi, sia il vano apparato motore;
- i) è vietato fumare ed usare fiamme libere nell'area interessata alle operazioni di bunkeraggio.

Art. 22

Il rifornimento dei distributori automatici fissi in banchina può essere effettuato tramite autobotti o idonei mezzi nautici, nel rispetto delle condizioni previste al D.M. 31 luglio 1934 e successive integrazioni.

Art. 23

Rifornimenti a mezzo di autobotti, ovvero a mezzo di distributori mobili, possono essere consentiti solo per prodotti con un punto d'inflammabilità maggiore o uguale a 60° C, determinato con sistema a vaso chiuso ed esclusivamente dalle banchine commerciali dei bacini portuali di Savona e di Vado Ligure.

Deve essere assicurato un apposito servizio di vigilanza a terra effettuato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e/o di Guardia Fuochi con numero massimo di tre unità e minimo di due. Per operazioni di particolare complessità potranno essere adottati criteri diversi di composizione della squadra, sentita la Commissione locale ex art. 48 del Regolamento di esecuzione del Codice della navigazione.

Devono comunque essere osservate le seguenti, ulteriori prescrizioni:

1. la quantità di prodotto erogabile non può essere superiore alle 30 (trenta) tonnellate per ogni autobotte;
2. ciascuna autobotte con eventuale rimorchio deve uscire immediatamente dal porto dopo aver effettuato il rifornimento;
3. i distributori mobili dovranno essere ricollocati nelle apposite aree di sosta autorizzate, dove potrà esclusivamente avvenire il loro rifornimento a mezzo autobotte;
4. 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;
5. durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo personale di bordo. Devono essere inoltre disponibili, e pronti per eventuale uso, una riserva di sabbia e la attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti e panne/fogli oleoassorbenti). La squadra antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;
6. durante le operazioni di rifornimento in ore notturne devono essere garantiti, nei punti di attacco delle manichette e lungo il percorso delle stesse, i valori di illuminazione di 10 lux;
7. le unità navali impegnate in operazioni di rifornimento devono tenere a riva il segnale "B" del Codice internazionale dei segnali (di giorno) e una luce rossa (di notte);
8. tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina e dei motori, devono essere dotati di reti parascintille;
9. tra l'autobotte, ovvero distributore mobile, e la nave dovrà essere stabilita equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa;
10. nella zona interessata dal rifornimento e per tutta la sua durata, non devono essere effettuati lavori con fiamma libere di qualsiasi natura o che generino comunque scintille o produzioni di calore;
11. per tutta la durata del rifornimento intorno alla nave ed alle autobotti ovvero al distributore mobile, per un raggio di 20 metri non devono essere presenti altri automezzi, unità navali o persone estranee. La zona interessata deve essere opportunamente transennata e segnalata con apposito cartello indicante "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE";
12. nei pressi delle tubazioni impegnate per il rifornimento devono essere collocati due estintori a schiuma della capacità non inferiore a 10 litri ed un contenitore di sabbia con attrezzi per lo spandimento della sabbia stessa;
13. le operazioni di rifornimento devono essere effettuate sotto il diretto controllo di un ufficiale della nave all'uopo designato per l'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;
14. le tubazioni di carico devono essere in ottimo stato e di caratteristiche conformi ai requisiti di cui all'art.16;
15. l'autobotte deve essere munita di reti parascintille alla tubazione di scarico del motore, dotata di adeguata messa a terra di scariche elettrostatiche, di pompa di tipo idoneo ed antideflagrante e di almeno due estintori di tipo omologato;
16. durante il rifornimento la nave deve sospendere le operazioni di commerciali. Eventuali deroghe in merito possono essere concesse purché non costituiscano pericolo per le operazioni di rifornimento;
17. devono essere rispettate le eventuali ulteriori procedure definite dall'Autorità Marittima.

Art. 24

Le operazioni di rifornimento a mezzo autobotte, ovvero a mezzo di distributori mobili, possono essere consentite, per oli lubrificanti con punto d'infiammabilità maggiore di 180° C ed elevata viscosità, determinati con sistema a vaso chiuso, esclusivamente dalle banchine dei bacini portuali di Savona e Vado Ligure.

Devono comunque essere osservate le seguenti prescrizioni:

1. per tutta la durata delle operazioni di cui trattasi, sia preclusa un'area di raggio di 10 metri dall'autobotte e dai manifold d'imbarco dell'olio lubrificante; tale area dovrà essere comunque transennata;
2. le operazioni di rifornimento di olio lubrificante possono essere eseguite senza interrompere le operazioni commerciali alle seguenti condizioni:
 - l'autobotte deve essere posizionata in modo tale da poter dirigere direttamente verso l'uscita;
 - il percorso di uscita dal porto deve essere sgombero da qualunque tipo di ostacolo (pallets, forklifts, materiale vario ecc.). La presenza di ostacoli, come sopra definiti, impedisce la contestuale esecuzione delle operazioni commerciali e di rifornimento, restando a carico del richiedente il bunkeraggio di olio lubrificante, ogni onere e/o ritardo;
 - durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento. Devono essere inoltre disponibili, e pronti per eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti e fogli oleoassorbenti). La squadra antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;
 - i mezzi per la movimentazione delle merci, in caso di emergenza, devono essere spostati dalle maestranze addette alle operazioni portuali in modo da non intralciare il traffico di soccorso o impedire l'allontanamento dell'autobotte;
 - in caso di imbarco di merci pericolose, le operazioni di rifornimento, debbono avvenire prima dell'imbarco delle stesse;
 - in caso di sbarco di merci pericolose, le operazioni di rifornimento, debbono avvenire dopo lo sbarco delle stesse;
 - qualora la nave avesse merci pericolose in transito, le operazioni commerciali devono essere sospese durante l'esecuzione del rifornimento.

Il rifornimento di oli minerali a mezzo autobotte è consentito anche agli ormeggi del pontile San Raffaele di Vado Ligure, fermo restando quanto previsto dalle disposizioni precedenti, alle seguenti condizioni:

- l'autobotte non dovrà avere rimorchio e dovrà essere di capacità massima pari a 12.000 litri;
- prima di iniziare le operazioni, l'autobotte dovrà essere posizionata con direzione rivolta verso il cancello di entrata/uscita del terminale, al fine di garantire un immediato allontanamento del pontile in caso di emergenza.

Parte IV **Disposizioni finali**

Art. 25

Nel porto di Savona-Vado Ligure la sosta di autobotti che abbiano trasportato o trasportino sostanze infiammabili, idrocarburi, oli minerali o sostanze nocive e/o pericolose è consentita esclusivamente all'interno di aree destinate allo stoccaggio di merci pericolose e con le modalità previste dalla normativa in vigore per la sostanza trasportata.

Art. 26

Non è consentito il rifornimento di navi traghetto con autobotte in qualsiasi altra condizione non prevista dal presente regolamento (esempio: con autobotte introdotta direttamente nel locale garage chiuso di bordo), né con distributori mobili.

Art. 27

E' consentita l'effettuazione contemporanea di bunkeraggio a mezzo autobotte e a mezzo bettolina.

Ognuna delle operazioni dovrà seguire un iter istruttorio indipendente, presupponendo un'autonoma istanza e relativa autorizzazione.

In egual modo, per quanto riguarda gli aspetti legati alla sicurezza, le singole operazioni dovranno seguire ognuna le prescrizioni del presente Regolamento e dovranno essere considerate come indipendenti l'una dall'altra e non parte di un'unica operazione di bunkeraggio.

Art. 28

Durante le operazioni di bunkeraggio da effettuarsi ad unità in rada e all'ormeggio presso i pontili di Vado Ligure, dovranno essere presenti in loco, in regime di autoproduzione da parte del terminalista ovvero avvalendosi di società concessionaria del servizio antinquinamento, almeno 500 metri lineari di panne galleggianti pronte ad essere stese in caso di eventuale sversamento di idrocarburi.

Art. 29

In deroga a quanto previsto dall'Ordinanza n. 07/2003 disciplinante gli accosti nel porto di Savona-Vado Ligure, è ammesso l'ormeggio di unità da diporto esclusivamente per l'effettuazione di operazioni di bunkeraggio e per il tempo strettamente necessario all'effettuazione delle stesse.

In tale situazione, l'armatore dell'unità o un suo rappresentante, ovvero, in deroga, l'operatore esercente il bunkeraggio, dovrà presentare apposita istanza alla Sezione Tecnica-Ufficio accosti della Capitaneria di Porto di Savona.

Savona, 13 OTT. 2008

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Franco PESCATORI



Alla CAPITANERIA DI PORTO di SAVONA
- Sezione Tecnica -**RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE AL BUNKERAGGIO**

Il sottoscritto _____ in qualità di (1):

- ☐ Agente Raccomandatario marittimo della nave _____
- ☐ Comandante della nave _____ ormeggiata in (1)
- ☐ banchina _____ del porto di Savona / Vado Ligure
- ☐ rada

presa visione delle disposizioni di cui all'ordinanza n. _____ emanata da codesta Capitaneria di Porto in data _____ e successive modifiche,

CHIEDE

Di essere autorizzato ad effettuare le operazioni di rifornimento alla suddetta nave per il giorno _____ alle ore _____.

A tale scopo, dichiara:

Tipo e quantitativo di combustibile _____

Effettuato a mezzo (2):

autobotte _____

bettolina _____

Nominativo della ditta che eseguirà il bunkeraggio _____

Il nome dell'Ufficiale della nave responsabile delle operazioni di sicurezza relative al rifornimento _____

Il responsabile della ditta di rifornimento _____

Savona, _____

L'Agente Raccomandatario_____
Il Comandante della nave (3)**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

Vista la presente istanza;

AUTORIZZA

L'esecuzione delle operazioni di rifornimento come sopra elencate, nel pieno rispetto delle disposizioni impartite da questa Capitaneria di Porto con l'ordinanza n° ____/2008 in data _____.

Savona, _____

d'ordine

- (1) barrare la voce che interessa
- (2) indicare il nome della bettolina ovvero il numero di targa dell'autobotte e gli estremi di validità del certificato di per il trasporto di merci pericolose
- (3) la firma del Comandante della nave deve essere sempre apposta essendo l'unico responsabile delle obbligazioni assunte con la presente istanza.



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Savona

ORDINANZA n. 127 /2012

“Disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo e nella rada di Savona/Vado Ligure”

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Savona

VISTA l'istanza presentata dalla ditta Rossmare International s.r.l. in data 15/05/2012, intesa ad ottenere l'autorizzazione al bunkeraggio presso il Cantiere Navale “W SERVICE”;

VISTO il Decreto n. 03/90 datato 29/01/1990 col quale è stato approvato il Regolamento di Sicurezza del porto che, al capo V reca disposizioni per il rifornimento di combustibili liquidi o di oli lubrificanti alla navi;

VISTO il “Regolamento del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo di Savona e nella rada di Savona”, approvato con l'Ordinanza n. 113/2008 di questa Capitaneria di Porto in data 13/10/2008;

PRESO ATTO delle risultanze della riunione tenutasi presso questa Capitaneria di Porto in data 06.06.2012 con l'Autorità Portuale ed il Comando Provinciale dei VV.F., al fine di esaminare la possibilità di consentire il bunkeraggio presso la banchina antistante il cantiere “W SERVICE”;

RITENUTO OPPORTUNO riunire in un'unica ordinanza le disposizioni contenute nell'ordinanza 113/2008 e nel Regolamento di Sicurezza approvato con Decreto n. 03/90;

VISTA la Circolare n.16 – Titolo Porti – Serie VIII, protocollo n.DEM3/1823, in data 19.07.2002 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per le Infrastrutture della Navigazione Marittima e Interna avente ad oggetto: “Disciplina dell'attività di bunkeraggio nei porti marittimi”;

VISTI gli art. 30, 68 e 81 del codice della navigazione e 59 del relativo Regolamento di esecuzione.

ORDINA

Articolo 1

L'articolo 23 del regolamento per la disciplina del bunkeraggio nei porti del Circondario Marittimo e nella rada di Savona, approvato con l'Ordinanza n. 113/2008, citata nelle premesse, è così modificato:

I rifornimenti a mezzo di autobotti, ovvero a mezzo di distributori mobili, possono essere consentiti solo per prodotti con un punto di infiammabilità maggiore o uguale a 60° C., determinato con sistema a vaso chiuso ed esclusivamente dalle banchine commerciali dei bacini portuali di Savona e Vado Ligure e dalla banchina antistante il cantiere navale “W Service”.

Deve essere assicurato un apposito servizio di vigilanza a terra effettuato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e/o Guardia ai Fuochi con numero massimo di tre unità e minimo di due. Per operazioni di particolare complessità potranno essere adottati criteri diversi di composizione della squadra, sentita la Commissione locale ex art. 48 del Regolamento di esecuzione del Codice della navigazione.

Devono comunque essere osservate le seguenti ulteriori prescrizioni:

1. la quantità di prodotto erogabile non può essere superiore alle 30 (trenta) tonnellate per ogni autobotte;
2. per tutta la durata del rifornimento, intorno alla nave ed all'autobotte ovvero al distributore mobile, per un raggio di 20 metri non devono essere presenti altri automezzi, unità navali o persone estranee e non devono essere effettuati lavori con fiamme libere di qualsiasi natura o che generino comunque scintille o produzioni di calore. Non è consentito operare sottobordo con più di un'autobotte per volta. La zona interessata deve essere opportunamente transennata, sgomberata e segnalata con cartello indicante “VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE”;
3. ciascuna autobotte con eventuale rimorchio deve uscire immediatamente dal porto dopo aver effettuato il rifornimento;
4. le autobotti devono essere munite di reti parascintille alla tubazione di scarico del motore, dotate di adeguata messa a terra di scariche elettrostatiche, di pompa di tipo idoneo ed antideflagrante. Le stesse ed i rimorchi ovvero i distributori mobili devono essere in possesso di tutte le abilitazioni e le certificazioni previste per il trasporto di prodotti infiammabili;
5. tra l'autobotte, ovvero distributore mobile, e la nave dovrà essere stabilita equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa;
6. le tubazioni di carico devono essere in ottimo stato e di caratteristiche conformi ai requisiti di cui all'art.16;

7. tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina e dei motori, devono essere dotati di reti parascintille;
8. durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo personale di bordo, sotto diretto controllo di un Ufficiale della nave all'uopo designato per l'applicazione delle presenti disposizioni. 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;
9. devono essere inoltre disponibili a bordo, e pronti per eventuale uso, una riserva di sabbia ed attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti, nei panne/fogli oleoassorbenti). La squadra antincendio di bordo dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;
10. nei pressi delle tubazioni impegnate per il rifornimento devono essere collocati due estintori a schiuma della capacità non inferiore a 10 litri ed un contenitore di sabbia con attrezzi per lo spandimento della sabbia stessa;
11. durante le operazioni di rifornimento in ore notturne devono essere garantiti, nei punti di attacco delle manichette e lungo il percorso delle stesse, i valori di illuminazione di 10 lux;
12. le unità navali intente ad operazioni di rifornimento devono tenere a riva il segnale "B" del Codice internazionale dei segnali o una luce rossa per il periodo notturno;
13. durante il rifornimento la nave deve sospendere le operazioni commerciali. Eventuali deroghe in merito possono essere concesse purché non costituiscano pericolo per le operazioni di rifornimento;
14. i distributori mobili dovranno essere ricollocati nelle apposite aree di sosta autorizzate dove potrà esclusivamente avvenire il loro rifornimento a mezzo autobotte;
15. i rifornimenti devono essere sospesi in caso di cattivo tempo con scariche elettriche;
16. è vietato il travaso in fusti posti a bordo della nave da rifornire o in banchina;
17. qualora si intenda eseguire il bunkeraggio presso la banchina assentita in concessione al Cantiere W SERVICE, l'istante deve presentare una dichiarazione con la quale il Titolare della licenza di concessione demaniale marittima attesti che nulla è variato nella prevenzione incendi rispetto alla situazione esistente alla data di rilascio del certificato prevenzione incendi rilasciato dal Comando Provinciale VV.FF. di Savona;
18. di ogni inconveniente il responsabile dell'autobotte e il Comando di bordo devono informare immediatamente questa Capitaneria di Porto. Qualora dovesse verificarsi uno spandimento di combustibile a bordo o in banchina l'operazione deve essere immediatamente sospesa e non dovrà essere ripresa senza nuovo ordine di questa Autorità Marittima;
19. al verificarsi di un inquinamento, ferma restando la responsabilità di chi lo ha causato, il comando di bordo e il responsabile dell'autobotte devono adoperarsi di concerto, con i propri mezzi, per la bonifica degli specchi acquei e delle banchine inquinate. Sono a carico dei responsabili le spese occorrenti per contenere ed abbattere l'inquinamento;
20. devono essere rispettate le eventuali ulteriori procedure definite dall'Autorità Marittima.

Articolo 2

E' abrogato l'articolo 41 del Regolamento di Sicurezza del porto di Savona parte I – Capo V – approvato con Decreto n. 03/1990 del 29/01/1990.

Articolo 3

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare le disposizioni impartite con la presente Ordinanza la cui pubblicità verrà assicurata mediante inserimento nella pagina ordinanze del sito istituzionale www.guardiacostiera.it/savona nonché tramite opportuna diffusione presso gli organi di informazione.

I contravventori saranno puniti a mente degli artt. 1164, 1174 e, ove il fatto non costituisca più grave reato, 1231 del Codice della Navigazione.

Savona, 27.06.2012

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Enrico MORETTI



27 GIU. 2012
Pubblicato in data
mediante inserimento nel sito istituzionale
della Capitaneria di porto di Savona.



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

ORDINANZA N° 27 /2003

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Savona:

- VISTO** il Codice della Navigazione approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n.327;
- VISTO** il Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;
- VISTA** la legge 13 maggio 1940, n.690 "Organizzazione e funzionamento del servizio antincendio nei porti";
- VISTA** la legge 31 dicembre 1982, n. 979 "Disposizioni per la difesa del mare";
- VISTA** la legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale"; e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTO** il decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626 "Attuazione delle direttive 89/391/CEE, 89/654/CEE, 89/655/CEE, 90/269/CEE, 90/270/CEE, 90/394/CEE e 90/679/CEE riguardanti il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori sul luogo di lavoro";
- VISTO** il decreto legislativo 27 luglio 1999 n. 271 "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1988, n. 485";
- VISTO** il decreto legislativo 27 luglio 1999 n. 272 "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";
- VISTA** il proprio decreto n° 05 in data 23.05.1981 concernente l'attuale regolamentazione del Servizio Integrativo Antincendio nel Porto di Savona;
- VISTO** il verbale della riunione tenutasi presso la sede della Capitaneria di Porto di Savona in data 17.03.2003;
- CONSIDERATA** la necessità di procedere ad emanare nuove disposizioni sulla regolamentazione del servizio integrativo antincendio del Porto di Savona alla luce delle mutate esigenze

normative, in ragione peraltro della vetustà della vigente ordinanza di disciplina del detto servizio;

ORDINA

Art. 1

È approvato e reso esecutivo il nuovo "Regolamento di Servizio Integrativo Antincendio del Porto di Savona" allegato alla presente ordinanza di cui fa parte integrante.

Art. 2

Il predetto ``Regolamento" entra in vigore a decorrere dal 1.06.2003.

In pari data il decreto n° 05 in data 23.05.1981 del Capo del Compartimento Marittimo di Savona in premessa citato è abrogato.

Entro 30 giorni successivi all'entrata in vigore della presente ordinanza, sarà emanato- dalla Capitaneria di Porto di Savona, il nuovo regolamento di impiego del servizio integrativo antincendio.

Art. 3

L' inosservanza alle disposizioni contenute nell'allegato regolamento saranno punite, qualora il fatto non costituisca diverso e/o più grave reato, ai sensi degli articoli 1231, 1174 - I° comma del Codice della Navigazione ed i contravventori saranno ritenuti responsabili, in via civile o penale ed amministrativa, dei danni procurati a persone e/o cose, derivanti dall'illecito comportamento:

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza.

Savona, 25.03.2003

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Felicio ANGRISANO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO
SAVONA

REGOLAMENTO PER L'ESPLETAMENTO DEL SERVIZIO INTEGRATIVO
ANTINCENDIO NEL PORTO DI SAVONA

PREMESSA

Lo scopo delle seguenti norme è disciplinare l'esercizio del servizio integrativo antincendio nel porto di Savona, 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 13.05.1940 n°690.

Art.1 GENERALITÀ

- 1.1** L'espletamento del servizio integrativo antincendio può essere disposto:
- a) a bordo delle navi, sostanti in porto o in rada;
 - b) a terra, nell'ambito portuale e nella zona demaniale marittima complementare e limitrofa;
- 1.2** L'obbligatorietà del servizio è disposta nei casi stabiliti con Ordinanze e Regolamenti emanati dall'Autorità Marittima per quanto riguarda il punto 1.1.a) e dall'Autorità Portuale per quanto riguarda il punto 1.1.b).
- 1.3** Il servizio integrativo antincendio può essere espletato dai seguenti soggetti:
- 1.3.1** 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**.
 - 1.3.2** Datori di lavoro (Imprese Portuali, Terminalisti o altro) che intendano avvalersi della facoltà di organizzare il servizio integrativo antincendio ai sensi dell'art.5 del Decreto Legislativo 27/7/99 n.272. In tale circostanza il servizio integrativo antincendio può essere effettuato esclusivamente per conto proprio, 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.

Art.2 - PERSONALE ADDETTO AL SERVIZIO INTEGRATIVO ANTINCENDIO

Tutto il personale addetto al servizio integrativo antincendio, sia esso socio o dipendente delle Società autorizzate di cui all'art.1.3.1 o dei datori di lavori di cui all'art.1.3.2, dovrà essere iscritto negli appositi registri tenuti dalla Capitaneria di Porto di Savona con le qualifiche riportate nei successivi paragrafi e dovrà possedere i requisiti sottoriportati. 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.

2.1 Personale socio/dipendente di società autorizzate ex art.20 Legge 27.12.73 n°850

2.1.1 Iscrizione e requisiti

Per ottenere l'iscrizione nei registri con la qualifica di Guardie ai Fuochi di cui al precedente articolo detto personale dovrà presentare domanda alla Capitaneria di porto di Savona tramite le Società/Associazioni di appartenenza ed essere in possesso dei seguenti requisiti:

- 1) essere cittadino italiano o di un paese membro della Comunità Europea;
- 2) aver compiuto 18 anni e non aver superato i 40 alla data di presentazione della domanda;
- 3) essere idoneo alla mansione specifica, da documentarsi mediante certificazione di idoneità da parte del medico competente della Società di appartenenza;
- 4) avere ottemperato all'obbligo scolastico ed essere in possesso del diploma di scuola media inferiore;
- 5) aver superato l'esame pratico davanti alla Commissione nominata dal Capo del Compartimento Marittimo di Savona di cui al successivo art. 2.3;
- 6) aver prestato uno dei servizi appresso indicati:
 - a) nel Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco per almeno 10 mesi anche se in servizio di leva;
 - b) nella Marina Militare per almeno 10 mesi, limitatamente al personale appartenente alle categorie Nocchieri - Nocchieri di Porto, Tecnici di Macchina, Eletttricisti, Marinai servizi di Macchina, addetto al servizio di prevenzione incendi delle installazioni (a terra e Capitanerie di Porto), appartenete alle squadre S.A.M. o S.A.P. (a bordo delle navi);
 - c) almeno un anno di navigazione a bordo di unità mercantili con le qualifiche di Ufficiale di coperta/macchina, marinaio, nostromo, fuochista, motorista, vigile del fuoco su navi passeggeri. Il periodo di imbarco richiesto è ridotto a 6 mesi per coloro che hanno effettuato un corso antincendio ai sensi delle Convenzioni Internazionali STCW 95.

2.1.2 Requisiti alternativi

In alternativa ai servizi di cui al precedente paragrafo 6, il richiedente dovrà avere svolto il corso di formazione/lavoro teorico/pratico della durata di almeno tre mesi presso una delle Società autorizzate di cui sopra di cui al punto 1.3.1.

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 6) delle lettere a), b) e c) del punto 2.1.1, in luogo della frequenza del corso di formazione di cui al periodo prima di poter effettuare il proprio servizio autonomamente, dovranno essere affiancati per almeno tre mesi ad un'altra Guardia ai Fuochi di provata esperienza.

2.2 Personale dipendente da Imprese Portuali/Terminalisti.

2.2.1 Iscrizione e requisiti

Il suddetto personale potrà prestare servizio all'interno dell'area, terminal, stabilimento, magazzino in concessione al datore di lavoro, con esclusione quindi del servizio a bordo

delle navi anche se di proprietà (o armate) dello stesso datore di lavoro. Per ottenere l'iscrizione nei Registri di cui al presente articolo detto personale dovrà presentare domanda alla Capitaneria di Porto di Savona tramite il proprio datore di lavoro ed :

- essere in possesso dei requisiti di cui ai paragrafi 1), 3), 4), 5), del punto 2.1.2;
- aver compiuto 18 anni e non aver raggiunto l'età massima per il collocamento in pensione prevista dalla normativa vigente al momento dell'iscrizione;
- aver effettuato un corso specifico di formazione antincendio previsti dall'art. 6 del Decreto Legislativo n. 272/99 oppure aver prestato uno dei servizi di cui al paragrafo 6) del precedente punto 2. 1. 1.

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". Le Guardie ai Fuochi in servizio presso sono alle dipendenze del **Responsabile del Servizio merci Pericolose o del Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione del terminal** e non possono essere adibite ad altre mansioni o lavori anche se temporanei.

Le guardie ai fuochi che hanno effettuato il corso di formazione antincendio previsto dall'art. 6 del Decreto Legislativo n. 272/99, oppure che hanno prestato uno dei servizi di cui al paragrafo 7) lettere a),b), e c) del precedente art. 2.1.1. o che hanno frequentato, in via transitoria uno dei corsi elencati al successivo art.6 del presente Regolamento, prima di poter effettuare il proprio servizio autonomamente, dovranno essere affiancati per almeno 3 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.

2.3 Commissione d'esame

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

- 1) Capo Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, Presidente;
- 2) un Ufficiale designato dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, membro;
- 3) Consulente Chimico di Porto operante in porto, membro;
- 4) Un rappresentante dell'Autorità Portuale, membro;
- 5) Un Ufficiale inferiore/sottufficiale di porto, segretario, senza diritto di voto;

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

2.3 Programmi d'esame

I programmi di esame professionale sono distinti tra:

- 1) Programma d'esame per le guardie ai fuochi dipendenti da Società autorizzate ad espletare i servizi integrativi antincendio per "conto terzi".
- 2) "Programma d'esame per le guardie ai fuochi dipendenti da Imprese Portuali/Terminalisti per l'espletamento dei servizi integrativi antincendio in conto proprio".

2.4.1 Programma d'esame n°1

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

- a) Nozioni elementari sulla combustione (calore d'innescò, combustibile, comburente, temperatura di infiammabilità e di autoaccensione, autocatalisi, flash over);

- b) Classi di incendio ai sensi della normativa CE;
- c) Modalità di estinzione degli incendi (raffreddamento, allontanamento, soffocamento, anticatalisi);
- d) Sistemi di protezione individuale contro il fuoco: tute, maschere, filtri, respiratori autonomi, ecc.;
- e) Buona conoscenza delle varie classi IMO delle merci pericolose e loro principali caratteristiche;
- f) Disposizioni in caso d'incendio a bordo o nelle adiacenze di una nave, vigenti nel porto di Savona, ivi compresi i vari metodi di intervento a seconda del luogo interessato e del materiale coinvolto nell'incendio;
- g) Controlli e precauzioni nel caso di lavori a bordo delle navi;
- h) Controlli e precauzioni durante le operazioni commerciali e di bunkeraggio delle navi con carichi pericolosi;
- i) Norme di prevenzione antinquinamento delle acque marine da idrocarburi;

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 dell'impianti fissi di estinzione sia a bordo delle navi che a terra e delle attrezzature mobili sia in dotazioni alle navi che a terra.

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 di esame di cui ai precedenti punti da a) a e).

2.4.2 Programma d'esame n°2

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

- a) Nozioni elementari sulla combustione (calore d'innescò, combustibile, comburente, temperatura di infiammabilità e di autoaccensione, autocatalisi, flash over);
- b) Classi di incendio ai sensi della normativa CE;
- c) Modalità di estinzione degli incendi (raffreddamento, allontanamento, soffocamento, anticatalisi);
- d) Sistemi di protezione individuale contro il fuoco: tute, maschere, filtri, respiratori autonomi, ecc.;
- e) Disposizioni in caso d'incendio a bordo o nelle adiacenze di una nave, vigenti nel porto di Savona, ivi compresi i vari metodi d'intervento a seconda del luogo interessato e del materiale coinvolto nell'incendio;
- f) Buona conoscenza delle varie classi IMO delle merci pericolose e loro principali caratteristiche;
- g) Norme di prevenzione antinquinamento delle acque marine;

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 d'estinzione sia a bordo delle navi che a terra e delle attrezzature mobili sia in dotazioni 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 d'esame vertente sugli argomenti da a) a e).

2.5 Rilascio tesserino di riconoscimento

All'atto dell'iscrizione nei registri del servizio antincendio delle guardie ai fuochi, il Comandante del porto rilascia all'interessato la tessera di riconoscimento. La predetta tessera deve riportare: la fotografia, il numero e la data d'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 impresa portuale. In caso di perdita o distruzione di detta tessera il Comandante del Porto ne rilascia un duplicato facendone menzione nella nuova tessera.

Se la tessera smarrita ed in seguito ritrovata, il Comandante del porto la ritira e l'annulla annotandovi la ragione dell'annullamento.

Una nuova tessera di riconoscimento viene anche rilasciata allorché la precedente sia resa inservibile; in tal caso la precedente tessera viene annullata.

2.6 Cancellazione dai registri

La cancellazione dal Registro di cui ai precedenti articoli avviene:

- a) a domanda;
- b) per morte;
- c) per perdita di uno dei requisiti richiesti per l'iscrizione, ad eccezione dell'età;
- d) per motivi disciplinari (art. 1255 C.d.N.);
- e) per aver raggiunto l'età pensionabile prevista dalla legge;

2.7 Dotazioni individuali delle guardie ai fuochi

Le guardie ai fuochi iscritte nel Registro, hanno l'obbligo, in servizio, di indossare una divisa prescelta dalla Società avente però le seguenti caratteristiche:

- a) mostrine rosse sui risvolti dei colletti delle camicie, dei giubbotti e dei pastrani;
- b) 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 giallo rosso;
- c) le calzature di colore marrone, dovranno essere senza chiodi o con suole di gomma.

Ogni guardia ai fuochi in servizio dovrà, altresì, avere in dotazione:

- a) una imbracatura di sicurezza con piccozza e completa di sistemi di trattenuta;
- b) elmetto protettivo idoneo per i servizi antincendio;
- c) Completo antifiamma (Dotazione Personale Individuale di 3^a Categoria) dotato di rifrangenti ad alta visibilità
- d) una maschera facciale con diversi filtri specifici e combinati;
- e) guanti di protezione;
- f) una lampada elettrica di sicurezza;
- g) un apparecchio ricetrasmittente portatile del tipo antideflagrante per il personale di servizio ai terminali petroliferi presenti nel bacino portuale di Vado Ligure e sulle navi cisterna, operante su canali VHF internazionali 10, 12, 13, 14 e 16;
- h) una cappottina idonea a proteggere dal calore radiante o da getti di vapore.
- i) Rivelatore portatile di atmosfere infiammabili/esplosive.

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

Art. 3 -SERVIZIO A BORDO DELLE NAVI PER LAVORI IN USO DI FIAMMA

Fermo restando che il servizio integrativo antincendio a bordo è riservato al personale dipendente dalle Società autorizzate ex art. 20 Legge 27.12.1973 n. 850 e fermo restando la

possibilità per il Comandante della nave di impiegare il personale facente parte dell'equipaggio purché qualificato ed idoneo e previa presentazione alla Capitaneria di Porto dell'idonea documentazione (piani antincendio della nave, certificati STCW attestanti che il personale da impegnare nella vigilanza ha effettuato il corso antincendio di base, elenco del materiale di protezione antincendio individuale disponibile), l'Autorità Marittima riserva comunque la facoltà di disporre del servizio integrativo antincendio espletato dalle Società Autorizzate di cui sopra nei seguenti casi:

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

Art. 4 - DOVERI

4.1 Tutte le "Guardie ai Fuochi" siano esse dipendenti da Società autorizzate o Imprese Portuali/Terminalisti devono assicurare l'intervento in qualsiasi parte del porto a semplice richiesta dell'Autorità Marittima.

4.2 Le società ex art. 20 L. 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.

4.2 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 stesso con particolare riguardo ad eventuali eventi straordinari, incidenti o altro. Il predetto registro dovrà essere vistato giornalmente dal responsabile del servizio ed esibito all'Autorità Marittima.

4.3 Imprese Portuali/Terminalisti operanti per conto proprio.

- a) Il servizio interno di sorveglianza antincendio, alle dipendenze del **Responsabile delle Merci Pericolose o del Responsabile del Servizio Prevenzioni e Protezione del Terminal** ai sensi del precedente art. 2.2.1 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 di canali internazionali 10, 12, 14, 16.
- b) Dovrà essere conservato e tenuto aggiornato un registro sul quale verrà annotato l'orario e l'avvicendamento nominativo delle Guardie ai Fuochi, nell'espletamento del servizio di vigilanza, nonché note sull'esito del servizio con particolare riguardo ad eventuali eventi straordinari, incidenti o altro.
- c) 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.
- d) Nel caso in cui l'Impresa/Terminal non intenda avvalersi del servizio di vigilanza antincendio in regime di auto produzione, potrà effettuare il servizio impiegando esclusivamente personale delle Società autorizzate di cui al comma precedente. L'Impresa/Terminal dovrà ugualmente ricorrere all'utilizzo delle Società autorizzate, nel caso in cui le proprie "Guardie ai Fuochi per il servizio di vigilanza antincendio nei Terminal" non siano disponibili anche solo temporaneamente; è vietato l'utilizzo di "Guardie ai Fuochi" dipendenti da altro Terminal.

Art. 5 - PIANIFICAZIONE E REGOLAMENTAZIONE INTERNA

5.1 - 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 ed 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 ed obblighi da assolvere .

Una copia del piano suddetto dovrà essere consegnata alla Capitaneria di Porto.

5.2 - Terminalisti/Imprese

Le imprese portuali/Terminalisti redigono il piano delle misure per la gestione delle merci pericolose e per l'emergenza, come prescritto dagli Artt. 4 e 12 del Decreto Legislativo n. 626/94 e dal D.M. 10 marzo 1998, all'interno del quale devono risultare chiaramente le stesse informazioni di cui la precedente para 5.1. Una copia del piano dovrà essere consegnata alla Capitaneria di Porto.

Qualora all'interno del Terminal il servizio integrativo antincendio fosse svolto da Società autorizzate di cui al precedente para 5.1, le imprese portuali/Terminalisti hanno l'obbligo di fornire alle Guardie ai Fuochi dipendenti dalle suddette società un'adeguata informazione e formazione sul suddetto piano.

Art. 6 - NORME TRANSITORIE

Nelle more di istituzione dei corsi di formazione di cui all'art. 2.1.1, previsti dall'art. 6 del decreto legislativo n. 272/99, saranno ritenuti titoli equivalenti i corsi di sicurezza antincendio previsti dagli artt. 6 e 7 del D.M. 10 marzo 1998, in attuazione del disposto del Decreto legislativo 626/94, limitatamente a quelli per attività definite ad alto rischio (con rilascio attestato da parte di apposita commissione d'esame VV.FF. per quanto riguarda la sicurezza antincendio), nonché quello antincendio di base previsto dalla Convenzione Internazionale STCW 78.

Il personale dipendente della Soc. Cooperativa S.Barbara - già in servizio - dovrà adeguare il proprio status alle presenti disposizioni, ad eccezione della condizione di cui all'articolo 2 punto 2.1.1 - lettere a), b), c) del punto 6 entro il termine di giorni 30 dalla data di emanazione del presente provvedimento.

Autorità Portuale
Via Gramsci 14
17100 Savona

Comando Provinciale Vigili
Del Fuoco Via Nizza 35
17100 Savona

Consulenti chimici del porto
Via Chiodo 10/6
17100 Savona

Isomar
(prego passi Agenzie M.me
Via Chiodo 2/4
17100 Savona

Unione Utenti del porto di Savona
Via Gramsci 10

Coop. S. Barbara
Piazza Leonpancaldo
17100 Savona

Asl n.2 Savona
Via Collodi
17100 Savona



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Savona

ORDINANZA n. 230 /2012

“Servizio integrativo antincendio”

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Savona:

- VISTO** il Codice della Navigazione approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n.327;
- VISTO** il Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n.328;
- VISTA** la legge 13 maggio 1940, n.690, organizzazione e funzionamento del servizio antincendio nei porti;
- VISTO** l'articolo 20 della legge 27/12/1973 n.850, il quale prevede che l'esercizio, da parte di privati o di organismi pubblici, dei servizi antincendi integrativi negli ambiti portuali è consentito, previa autorizzazione del Comandante della competente Capitaneria di porto, su conforme parere del Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco e che, parimenti, il personale ivi impiegato deve essere autorizzato;
- VISTA** la legge 31 dicembre 1982, n.979, disposizioni per la difesa del mare;
- VISTA** la legge 28 gennaio 1994, n.84, riordino della legislazione in materia portuale e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTO** il decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;
- VISTE** le circolari prot.06.02.17/97185 serie merci pericolose n.23 in data 24/11/2009 e prot.06.02.03./117615 serie merci pericolose n.25 in data 20/12/2011 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, relative alla formazione del personale a terra impiegato nel trasporto marittimo di merci pericolose;
- VISTO** il decreto legislativo 27 luglio 1999, n.271 adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n.485;
- VISTO** il decreto legislativo 27 luglio 1999, n.272 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;
- VISTA** la propria ordinanza n.27/2003 in data 25/03/2003, concernente l'attuale regolamentazione del servizio integrativo antincendio nel porto di Savona-Vado Ligure;
- RITENUTO** opportuno aggiornare la regolamentazione inerente il procedimento amministrativo di abilitazione del personale addetto al servizio integrativo antincendio nel porto di Savona – Vado Ligure al fine di adeguarla alla normativa vigente in materia di semplificazione dei procedimenti amministrativi e di merci pericolose, garantendo, al tempo stesso, la vigilanza sull'esercizio delle citate attività;
- VISTI** gli articoli 17, 30, 68 comma 1 e 81 del Codice della Navigazione nonché l'art. 59 del relativo Regolamento di Esecuzione (parte marittima):

ORDINA

Articolo 1

(modifiche al regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel porto di Savona – Vado Ligure)

L'articolo 2 del regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel porto di Savona – Vado Ligure è modificato come segue:

Articolo 2 – PERSONALE ADDETTO AL SERVIZIO INTEGRATIVO ANTINCENDIO

Tutto il personale addetto al servizio integrativo antincendio, sia esso socio o dipendente delle Società autorizzate di cui all'articolo 1.3.1 o dei datori di lavoro di cui all'articolo 1.3.2, deve essere autorizzato da questa Capitaneria di porto ed è sottoposto al potere disciplinare del Comandante del porto, ai sensi degli articoli 68 e 1255 del Codice della Navigazione.

Le società autorizzate ed i terminalisti debbono comunicare prontamente a questa Capitaneria di porto ogni variazione nell'organico, mantenendolo idoneo a soddisfare le esigenze operative di un servizio adeguato ed efficiente. Parimenti deve essere comunicata e sottoposta a nulla osta da parte di quest'Ufficio, ogni variazione riguardante i dispositivi di protezione individuale, le dotazioni personali assegnate alle guardie ai fuochi e le divise.

Le Guardie ai fuochi dipendenti delle società autorizzate possono prestare il proprio servizio a bordo delle navi od a terra.

Le guardie ai fuochi dipendenti da imprese portuali o terminalisti, possono prestare servizio all'interno dell'area, terminal, stabilimento, magazzino in concessione al proprio datore di lavoro, con esclusione del servizio a bordo delle navi, anche se di proprietà (o armate) dello stesso datore di lavoro. Essi sono alle dipendenze del responsabile del servizio merci pericolose o del responsabile del servizio prevenzione e protezione del terminal e non possono essere adibiti ad altre mansioni o lavori, anche se temporanei.

Coloro i quali non hanno frequentato un corso di formazione di tre mesi presso società autorizzate di cui al precedente punto 1.3.1, prima di poter effettuare il proprio servizio autonomamente, dovranno essere affiancati per almeno tre mesi da un'altra guardia ai fuochi di provata esperienza.

2.1 requisiti richiesti al personale socio/dipendente di società autorizzate ex articolo 20 legge 27/12/1973 n.850

Al fine di ottenere l'autorizzazione ad operare con la qualifica di Guardia ai fuochi deve essere presentata un'istanza a questa Capitaneria di porto, tramite le Società/Associazioni di appartenenza, corredata della seguente documentazione:

a) dichiarazione sostitutiva di certificazioni da cui si evinca che l'interessato:

1. è cittadino italiano o di un paese membro dell'Unione Europea;
2. è maggiorenne e non ha superato i 40 anni, alla data di presentazione della domanda;
3. ha ottemperato all'obbligo scolastico;
4. ha superato l'esame pratico davanti alla Commissione nominata dal Capo del Compartimento Marittimo di Savona,
5. ha prestato uno dei servizi appresso indicati:
 - a) nel Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco per almeno 10 mesi, anche se in servizio di leva;
 - b) nella Marina Militare per almeno 10 mesi, limitatamente al personale appartenente alle categorie Nocchieri – Nocchieri di Porto, Tecnici di Macchina, Elettricisti, Meccanici, Motoristi Navali, Marinai servizi di Macchina, addetti al servizio di prevenzione incendi delle installazioni militari a terra, appartenente alle squadre S.A.M. o S.A.P. a bordo delle navi;
 - c) almeno un anno di navigazione a bordo delle unità mercantili con le qualifiche di Ufficiale di coperta/macchina, marinaio, nostromo, fuochista, motorista, vigile del fuoco su navi passeggeri, ridotto a 6 mesi per coloro i quali hanno effettuato un corso antincendio ai sensi della Convenzione internazionale STCW.

In alternativa ai servizi succitati il richiedente dovrà aver svolto un corso di formazione/lavoro teorico/pratico per almeno 3 mesi, presso una delle società autorizzate di cui al punto 1.3.1., comprovato da un'apposita attestazione da parte della medesima società;

b) certificazione di idoneità alla mansione specifica, rilasciata dal medico competente scelto dalla Società di appartenenza, ai fini della normativa antinfortunistica;

- c) documentazione attestante l'avvenuta formazione sulle merci pericolose, a cura della Società di appartenenza, ai sensi delle circolari n.23 e 25 Serie Merci Pericolose, del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

2.2 requisiti richiesti al personale dipendente da imprese portuali/terminalisti

Al fine di ottenere l'autorizzazione ad operare a terra, con la qualifica di Guardia ai fuochi per l'esclusivo servizio di vigilanza antincendio all'interno del terminal, deve essere presentata un'istanza a questa Capitaneria di porto, tramite il proprio datore di lavoro, corredata della documentazione citata al paragrafo 2.1.a), 2.1.b) e 2.1.c), ad esclusione della dichiarazione concernente il requisito dell'età, in relazione al quale il richiedente deve dichiarare d'essere maggiorenne e di non aver raggiunto l'età massima per il collocamento in pensione, come previsto dalla normativa vigente al momento dell'iscrizione.

2.3 commissione d'esame

La commissione incaricata di accertare il possesso dei requisiti di idoneità soggettiva e di capacità tecnica da parte degli aspiranti "guardie ai fuochi" è composta da:

- a) il Capo Sezione Tecnica della Capitaneria di porto - Presidente;
- b) un Ufficiale designato dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco – membro;
- c) un Consulente Chimico del porto - membro;
- d) un rappresentante dell'Autorità Portuale – membro;
- e) un Ufficiale inferiore/Sottufficiale di porto – segretario, senza diritto di voto.

La commissione delibera a maggioranza; nel caso di parità, prevale l'opinione del Presidente.

2.4 programmi d'esame

I programmi d'esame sono distinti come segue:

- a) programma d'esame per le guardie ai fuochi dipendenti da Società autorizzate ad espletare i servizi integrativi antincendio per conto terzi:
 - 1. un esame teorico scritto predisposto dalla commissione d'esame su tutti i seguenti argomenti:
 - a) nozioni elementari sulla combustione (combustibile, comburente, temperatura d'inflammabilità e di autoaccensione, innesco, campo d'inflammabilità flash-over);
 - b) classi d'incendio ai sensi della normativa CE;
 - c) modalità di estinzione degli incendi (raffreddamento, allontanamento, soffocamento, anticalalisi);
 - d) dispositivi di protezione individuale (tute, maschere, filtri, autorespiratori ecc.);
 - e) disposizioni in caso d'incendio a bordo o nelle adiacenze di una nave, vigenti nel porto di Savona, ivi compresi i vari metodi di intervento a seconda del luogo interessato e del materiale coinvolto nell'incendio;
 - f) controlli e precauzioni nel caso di lavori a bordo delle navi;
 - g) controlli e precauzioni durante le operazioni commerciali e di bunkeraggio delle navi con carichi pericolosi;
 - h) norme di prevenzione antinquinamento delle acque marine.
 - 2. Una prova pratica consistente nella descrizione e nell'impiego pratico di impianti fissi e delle attrezzature mobili antincendio, sia a bordo che a terra.

Coloro i quali, all'atto della presentazione della domanda, risultino già iscritti tra il personale ausiliario discontinuo del Corpo dei Vigili del Fuoco sono esentati dal sostenere l'esame teorico relativamente agli argomenti di cui ai precedenti punti da a) ad e).

b) programma d'esame per le guardie ai fuochi dipendenti da imprese portuali/terminalisti, per l'espletamento dei servizi integrativi antincendio in conto proprio;

1. un esame teorico scritto predisposto dalla commissione d'esame su tutti i seguenti argomenti:

- a) nozioni elementari sulla combustione (innesco, combustibile, comburente, temperatura d'inflammabilità e di autoaccensione, autocatalisi, flash-over);
- b) classi d'incendio ai sensi della normativa CE;
- c) modalità di estinzione degli incendi (raffreddamento, allontanamento, soffocamento, anticatalisi);
- d) dispositivi di protezione individuale (tute, maschere, filtri, autorespiratori ecc.);
- e) disposizioni in caso d'incendio a bordo o nelle adiacenze di una nave, vigenti nel porto di Savona, ivi compresi i vari metodi di intervento a seconda del luogo interessato e del materiale coinvolto nell'incendio;
- f) norme di prevenzione antinquinamento delle acque marine.

2. Una prova pratica consistente nella descrizione e nell'impiego pratico di impianti fissi e delle attrezzature mobili antincendio sia a bordo che a terra.

Coloro i quali all'atto della presentazione della domanda risultino già iscritti tra il personale ausiliario discontinuo del Corpo dei Vigili del Fuoco sono esentati dal sostenere l'esame teorico relativamente agli argomenti di cui ai precedenti punti da a) ad e).

2.5 tessere di riconoscimento

Contestualmente all'ottenimento dell'autorizzazione ad operare come guardia ai fuochi, all'interessato è rilasciata una tessera di riconoscimento. In caso di perdita o danneggiamento tale da rendere inservibile la tessera, può esserne rilasciato un duplicato.

Articolo 2 (disposizioni finali)

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente ordinanza che entra in vigore con effetto immediato, abrogando ogni altra disposizione in contrasto.

Se ne dispone la diffusione mediante gli organi di informazione locali e la pubblicazione alla pagina Ordinanze del sito web istituzionale di questo Comando (<http://www.guardiacostiera.it/savona>).

Savona, li 11.10.2012

IL COMANDANTE
C.V. (CP) 



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Savona

ORDINANZA n. 303/2011

“Disciplina del servizio Avvisatore Marittimo - Port Informer del porto di Savona-Vado Ligure”

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Savona:

VISTA la Legge 28.01.1994, n. 84, e succ. integrazioni e modifiche.

VISTE le Circolari n. 02/01/52077 e n. 0092185 rispettivamente in data 30.05.2008 e 29.09.2010 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

VISTI propri nulla-osta in data 11.04.2007 e 30.01.2009 con cui è stato disciplinato, nel porto di Savona-Vado Ligure, il servizio di “avvisatore marittimo” effettuato dalla Società “SHIP’S INFORMATION SERVICE S.n.c.”.

RITENUTO OPPORTUNO armonizzare la normativa locale relativa allo svolgimento dell’attività di “avvisatore marittimo – port informer” con le linee guida fornite dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto con le Circolari sopra richiamate.

VISTI gli esiti della riunione tenutesi presso questa Capitaneria di porto in data 15/11/2011 cui hanno partecipato i soggetti operanti in porto interessati dall’attività dell’Avvisatore marittimo–Port informer.

VISTI gli artt. 17, 30, 68 ed 81 del Codice della navigazione e l’art. 59 del Relativo Regolamento di esecuzione.

-

ORDINA

Art. 1 - Approvazione ed entrata in vigore

E’ approvato l’allegato “Regolamento per il Servizio di avvistamento navi svolto nel Circondario Marittimo di Savona”, che entra in vigore alle ore 08.00 del 16.11.2011. ed abroga ogni provvedimento emanato in contrasto con la presente ordinanza, sono abrogate.

Art. 3 -Regime sanzionatorio

I contravventori alla presente ordinanza, ove il fatto non costituisca diverso illecito amministrativo e/o più grave reato, saranno puniti ai sensi degli artt., 1174 e 1231 del Cod. nav. e saranno ritenuti responsabili, in via penale e/o civile, di qualsiasi danno procurato a persone o cose.

E’ fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente ordinanza.

Savona, 15 Novembre 2011

f.to IL COMANDANTE
 C.V. (CP) Enrico MORETTI



REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO DI AVVISTAMENTO NAVI SVOLTO NEL CIRCONDARIO MARITTIMO DI SAVONA

Art.1 – Definizione e finalità del servizio

1. L'Avvisatore Marittimo – Port Informer, è il soggetto giuridico, operante nel porto di Savona con le finalità di :
 - . fornire, secondo un rapporto di diritto privato, un servizio di avvistamento navi, registrazione dei dati rilevanti e gestione delle comunicazioni connesse con le attività commerciali delle navi;
 - . svolgere attività professionali volta all'acquisizione di notizie ed informazioni tecniche dirette a migliorare la prontezza commerciale dei vettori marittimi, garantendo un raccordo funzionale con tutti i soggetti che, a vario titolo, ne siano interessati.
2. L'Avvisatore Marittimo – Port Informer, in particolare, offre i sotto elencati servizi:
 - a) Avvistamento navi e registrazione dei dati rilevati di natura commerciale e di carattere non autonomamente tecnico/operativo, consistente nello svolgimento del complesso di attività atte all'acquisizione, registrazione, notifica e archiviazione dei dati necessari a definire la certa cronologia e tipologia delle fasi di movimentazione delle unità navali e le attività qualitativamente connesse alle operazioni commerciali all'interno dei porti;
 - b) Gestione delle comunicazioni di natura commerciale e di carattere non autonomamente tecnico/operativo, consistente nell'attività di offerta e diffusione dei dati acquisiti/rilevati, in modo da permettere il coordinato scambio di informazioni tra gli operatori interessati dai flussi dell'esercizio commerciale delle navi;
 - c) Registrazione movimento navi, consistente nella registrazione, per le finalità e gli scopi sopra descritti, della data e dell'ora dei movimenti delle navi su apposite sezioni denominate: arrivi, partenze, movimenti, situazione ormeggi, tempi di pioggia e note.
3. Le attività di cui al comma 1 hanno carattere non autonomamente tecnico/operativo e sono svolte dall'Avvisatore Marittimo – Port Informer –, a richiesta degli operatori portuali interessati secondo un rapporto di diritto privato, in linea con quanto previsto dal presente Regolamento.
4. L'Avvisatore Marittimo – Port Informer – è tenuto a fornire i dati in proprio possesso, come acquisiti e/o rilevati, a richiesta dell'Autorità Marittima, dell'Autorità Portuale e degli altri organismi titolari di specifiche funzioni istituzionali in porto secondo quanto previsto dal successivo articolo 5.

Art. 2 - Requisiti e dotazioni tecnologiche

1. Lo svolgimento del servizio di avvisatore marittimo – Port Informer è subordinato al formale riconoscimento da parte della Capitaneria di Porto di SAVONA ed alla verifica del possesso dei requisiti e delle capacità operative di seguito indicate:
 - a) capacità di esercizio dell'attività in via autonoma e, comunque, senza l'intervento di soggetti erogatori di altri servizi portuali ovvero richiedenti le prestazioni, al fine di assicurare una posizione di imparzialità del fornitore del servizio rispetto a tutti gli utenti che richiedono il servizio stesso;
 - b) possesso delle autorizzazioni/licenze/concessioni prescritte dalla normativa in vigore, al cui rilascio sono competenti altre Autorità;
 - c) presenza, all'interno della sede, di un numero sufficiente di operatori tali da permettere l'operatività h24, abilitati alle comunicazioni via VHF, con conoscenza dell'inglese tecnico-nautico;

- d) collocazione della stazione di avvistamento navi e comunicazioni in posizione utile per monitorare il movimento delle navi. La stessa stazione dovrà essere dotata di:
- strumentazione ottica (binocolo, cannocchiali ecc.);
 - telefono e fax;
 - hardware informatico ed eventuali software di gestione;
 - strumentazione elettronica di riconoscimento navi – sistema AIS – automatic identification system;
 - sistemi di radiocomunicazione con antenne e potenza adeguata a coprire l'area di atterraggio delle navi;
 - stazione meteo per la rilevazione in tempo reale di direzione ed intensità del vento, umidità relativa, pressione atmosferica riferita a livello del mare, nonché altri parametri meteo locali;
 - orologio regolato sugli stop orari nazionali;
 - un gruppo elettrogeno di emergenza di adeguata potenza, allo scopo di assicurare la continuità del servizio;
 - in via facoltativa, un radar per la verifica della posizione (in latitudine e longitudine) delle navi in approdo.

Art. 3 - Canale di lavoro

1. La stazione dell'avvisatore marittimo – port informer effettua ascolto radio continuo (H24) sulla frequenza di chiamata 156.8 Mhz (Canale 16 VHF) e, ove possibile, sulla frequenza 156.525 Mhz (Canale 70 – DSC).
2. Il canale di lavoro è concordato con l'Autorità Marittima fra quelli individuati nel piano delle frequenze riservate agli operatori portuali (servizi tecnico-nautici compresi) del servizio radio-mobile marittimo.
3. Il nominativo di chiamata radio dell'Avvisatore Marittimo – Port Informer sarà “ SAVONA VADO LIGURE PORT INFORMER” o “AVVISATORE MARITTIMO-PORT INFORMER DEL PORTO DI SAVONA-VADO LIGURE”, secondo quanto prescritto dal successivo articolo 4. Resta fermo che la concessione per l'impianto e l'esercizio degli apparati radio VHF è rilasciata dal Ministero dello sviluppo economico – Dipartimento per le comunicazioni - Direzione generale per i servizi di comunicazione elettronica e di radiodiffusione.

Art. 4 - Norme di comportamento e compiti generali

Fermo restando quanto prescritto dall'articolo 1, nello svolgimento della propria attività l'avvisatore marittimo si attiene alle seguenti norme di comportamento:

- a) all'apertura del contatto radio si rivolge alle navi italiane con il nominativo di “Avvisatore Marittimo – Port Informer del porto di Savona-Vado Ligure” mentre quelle straniere con il nominativo “Savona-Vado Ligure Port Informer”;
- b) riceve le comunicazioni dalle navi in arrivo identificandole ed annotandone l'ora di arrivo alla check-line e/o check-point e/o punto di ancoraggio, così come individuati in altri provvedimenti ordinativi di questa Capitaneria di porto; riceve, con le medesime modalità, le comunicazioni per i movimenti (ormeggio-rada, rada-ormeggio, rada-rada, ormeggio-ormeggio) e per le partenze. In casi particolari ed eccezionali, determinati dalle condizioni meteo marine avverse o per altri giustificati motivi legati alla sicurezza della nave o della navigazione, l'Autorità Marittima può autorizzare la registrazione dell'orario di arrivo stimato ad una distanza superiore ai punti check di cui sopra;
- c) offre la propria organizzazione all'Autorità Marittima per tutto quanto concerne l'arrivo, la partenza delle navi ed ogni altra notizia ritenuta utile o comunque richiesta, collaborando ed integrando con la stessa;
- d) mantiene costantemente aggiornati i propri sistemi informativi, per le parti di competenza, capaci eventualmente di interagire con i sistemi informativi dell'Autorità Marittima ed altri sistemi istituzionali, inserendo i dati a propria conoscenza;
- e) mantiene aggiornata la situazione delle navi in rada ed agli ormeggi in porto e detiene ed aggiorna, con gli orari e gli altri dati rilevati, la registrazione del movimento navi;

- f) compila giornalmente la situazione riferita alle ore 06.00 delle navi presenti in rada e agli ormeggi in porto ed il riepilogo degli arrivi, delle partenze e dei movimenti delle navi verificatisi nelle 24 ore precedenti, fornendola ad operatori portuali che ai fini commerciali ne facciano richiesta ed, eventualmente, a organismi/enti richiedenti ed autorizzati alla gestione delle informazioni;
- g) registra i dati concernenti gli eventi, compresi quelli dei tempi di pioggia, ai fini del computo di stallie e contro-stallie di cui all'art. 439 e ss. del codice della navigazione;
- h) a richiesta dell'Autorità Marittima, diffonde e rende disponibile sul sito web dell'Avvisatore Marittimo – Port Informer il “bollettino meteomar” del Mediterraneo come ufficialmente ricevuto dalla stessa e/o altre informazioni meteo, compresi avvisi di burrasca, comunicazioni di emergenza e altre informazioni relative alla sicurezza della navigazione, nonché disposizioni, provvedimenti ed avvisi emanati dall'Autorità Marittima e dall'Autorità Portuale relativi alla disciplina di attività del porto;
- i) nel rispetto della normativa in vigore in materia di protezione dei dati personali e previo parere dell'Autorità Marittima può essere chiamato da operatori marittimi/portuali a gestire reti private, anche video, di monitoraggio connesse con le utilizzazioni di aree destinate al traffico marittimo in rada e in porto. Tali dati devono essere mantenuti sempre disponibili per le competenti pubbliche amministrazioni;
- j) riceve i dati AIS che, nei limiti delle proprie capacità di registrazione, devono essere gestiti secondo quanto previsto dalle disposizioni di riferimento;
- k) fornisce informazioni circa la previsione di arrivo e partenza delle navi, l'effettiva ora di arrivo, partenza e movimento delle stesse in porto;
- l) offre i dati acquisiti/rilevati alle amministrazioni diverse da quella marittima che ne facciano richiesta per lo svolgimento dei propri compiti istituzionali;
- m) opera da tramite per le informazioni di interesse fra navi ed operatori, e viceversa, per tutte le notizie relative a carico, ormeggio e quant'altro;
- n) fornisce agli operatori la posizione delle navi in rada nonché il numero/nome dell'accosto assegnato dall'Autorità Marittima alle navi;
- o) ove necessario facilita, facendo eventualmente da tramite, i contatti con la competente stazione radio costiera per le comunicazioni di carattere privato;
- p) offre, ai soli fini di cui alla lettera m), la propria organizzazione per eventuali comunicazioni di carattere tecnico/nautico portuale, con la competente corporazione dei piloti e con gli altri servizi portuali per quelle che sono le competenze attribuite a ciascuno di essi;
- q) dà evidenza, in tutte le comunicazioni fatta eccezione per quella di propria ed esclusiva competenza, della fonte o dell'origine delle notizie e/o messaggi acquisiti, fornendo, in ogni caso, dati univoci come imparzialmente rilevati.

Art. 5 - Supporto alle pubbliche autorità

1. Al fine di contribuire, in ragione delle capacità, cognizioni, attrezzature ed informazioni in possesso, nonché della propria funzione di osservatore qualificato, al pieno soddisfacimento delle finalità di pubblico interesse generale perseguite, l'Avvisatore Marittimo – Port Informer è tenuto ad offrire – a titolo gratuito – alle Autorità, Enti ed organismi che nell'ambito dei porti svolgono compiti/funzioni direttamente o di riflesso collegate con l'attività commerciale portuale, in ragione dei fini istituzionali pubblici affidati, ogni dato in possesso necessario per il perseguimento delle finalità proprie dell'Ente richiedente.
2. In particolare, l'Avvisatore Marittimo – Port Informer, nei confronti dell'Autorità Marittima è tenuto a:
 - informare senza indugio su eventuali situazioni di pericolo, soccorso od emergenza in mare o in porto di cui abbia avuto cognizione diretta o indiretta o di cui abbia comunque avuto notizia;
 - partecipare ove richiesto al quadro esercitativi portuale segnatamente in termini di informazione o ausilio tecnico;
 - fornire ogni informazione in possesso relativa alle navi previste in arrivo o presenti nella rada ed in porto comunicando gli orari di arrivo partenza e movimento delle stesse;

- mettere a disposizione le proprie risorse radio per contattare le navi presenti in porto, in rada o in transito nelle acque di giurisdizione e per l'eventuale diffusione di comunicazioni;
 - fornire ogni altra notizia connessa, direttamente o di riflesso, con l'erogazione del servizio.
3. Nei casi di supporto offerto in situazioni di emergenza (in porto o fuori dello stesso) o di partecipazione a esercitazione, ai sensi del presente articolo, l'Avvisatore Marittimo – Port Informer può, previa richiesta dell'Autorità Marittima coordinatrice, procedere all'acquisizione e registrazione dei dati derivanti dalla stessa attività di supporto.

Art. 6 - Divieti

1. E' fatto divieto all'Avvisatore Marittimo – Port Informer di fornire notizie, dati ed elementi che attengano alla sfera delle attribuzioni dell'Autorità Marittima e dei servizi tecnico-nautici.
2. In particolare, non possono essere forniti:
- a) dati o notizie di qualsiasi genere inerenti navi militari nazionali o estere e navi abilitate a servizi dello Stato, a meno che tali notizie siano dirette esclusivamente all'Autorità Marittima o di Polizia;
 - b) dati o notizie inerenti la "Security" navale o portuale, a meno che tali notizie non siano dirette esclusivamente all'Autorità Marittima o di Polizia;
 - c) dati tecnici, non ufficialmente pubblicati, su banchine, arredamenti portuali ed altro, limitando l'informazione a notizie di carattere generale sul porto utili per la sua utilizzazione così come da atti ufficiali;
 - d) dati relativi alla disponibilità del pilota di servizio;
 - e) dati relativi alla disponibilità dei rimorchiatori;
 - f) dati relativi alla disponibilità degli ormeggiatori/barcaioli;
 - g) dati relativi ai punti di fonda delle navi.
3. Nel caso in cui pervengano richieste di notizie relative ai divieti di cui al precedente comma 2, l'Avvisatore Marittimo – Port Informer invita il richiedente a contattare l'Autorità Marittima, fornendo i relativi recapiti telefonici, radio ecc...
4. I divieti di cui sopra non operano in attività di ri-trasmissione per conto di altri soggetti originatori autorizzati dell'informazione. In questi casi, l'Avvisatore Marittimo – Port Informer è tenuto a premettere che la comunicazione viene effettuata "in nome e per conto di".

Art. 7 - Tariffe

1. Il corrispettivo dei servizi resi dall'Avvisatore Marittimo, tenuto conto dei costi e dei fattori caratterizzanti la realtà del porto, è determinato dal soggetto erogatore del servizio, d'intesa con i rappresentanti, in sede locale, degli operatori interessati.
2. Le tariffe, determinate per singole linee di attività, sono depositate per le finalità di vigilanza e controllo presso l'Autorità Marittima e trasmesse alla locale Camera di Commercio ed all'Autorità Portuale.

16/12/99 GIO 10:55 FAX 39 0586 445522

CHEMICAL CONTROLS

002

DIREZIONE COMPAGNARE GENOVA

MODULARIO
Tabelle - B4

C. DO	n.	D. M.	
AMM.	17 DIC. 1999	NAV.	
DETT.	DEM.	MM/NN	G. M.
SEGR.	SIC./NAV.	A. S.	PEC.
OPER.	CONT.SO	SEGR./AMM.	COZOMA
AMM.	S.P.P.R.		

64 D.E.M.

Annesso 6

Ministero dei Trasporti
e della Navigazione

UNITÀ DI GESTIONE
INFRASTRUTTURE PER LA NAVIGAZIONE
ED IL DEMANIO MARITTIMO

Roma, 10 DIC. 1999

Alle Capitanerie di Porto

LORO SEDI

Div. DEM3

Alle Autorità Portuali

LORO SEDI

Prot. N. DEM3/1166 Alleg.

TEL
H.P.

OGGETTO: Disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto.

L'attività dei consulenti chimici di porto ha assunto una crescente rilevanza, sia per la vigente normativa in materia di merci pericolose, sia per l'emanazione del decreto legislativo n. 272/99 in materia di sicurezza del lavoro in ambito portuale.

Risulta pertanto necessario, al fine di disciplinare in maniera uniforme l'attività da essi svolta e di adeguare le disposizioni in materia ai recenti principi di semplificazione introdotti nell'ordinamento giuridico, dare le seguenti direttive.

1) AUTORIZZAZIONE ALLO SVOLGIMENTO DELL'ATTIVITA'

1.1-Iscrizione

L'attività svolta dai chimici di porto è finalizzata alla sicurezza della nave, delle operazioni portuali e del porto. Tale attività, in considerazione degli aspetti di interesse pubblico che riveste, è soggetta alla vigilanza dell'autorità competente ai sensi dell'art. 68 Cod. Nav. e dell'art. 8 lett. h) della legge 84/94.

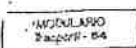
I consulenti chimici per operare in ambito portuale devono essere iscritti nel registro istituito ai sensi dell'art. 68 Cod. Nav. dal capo del circondario marittimo o dall'autorità portuale dove istituita.

Per ottenere l'iscrizione nel registro gli interessati devono presentare domanda al capo del circondario nel cui ambito intendono prestare la loro attività, oppure all'autorità portuale dove istituita.

I requisiti per l'iscrizione sono i seguenti:

- laurea in chimica, chimica industriale o ingegneria chimica;
- iscrizione all'albo professionale;
- compimento del tirocinio pratico di un anno presso un consulente chimico di porto in attività, come specificato al punto 1.2;
- superamento della prova teorica specificata al punto 1.3;
- capacità fisica a svolgere l'attività.

La domanda di iscrizione deve essere corredata dal certificato del medico di porto attestante la capacità fisica e deve contenere la dichiarazione prodotta in sostituzione delle certificazioni attestanti i requisiti di cui alle lettere a) e b), oltre ad eventuali altri titoli di specializzazione, di formazione, di aggiornamento, di qualificazione tecnica, o comunque utili ai fini della valutazione della capacità professionale.



*Ministero dei Trasporti
e della Navigazione*

UNITÀ DI GESTIONE
INFRASTRUTTURE PER LA NAVIGAZIONE
ED IL DEMANIO MARITTIMO

Nella domanda di iscrizione deve inoltre essere dichiarato presso quale autorità marittima o portuale sono conservati la relazione sul tirocinio e il verbale della valutazione di cui ai punti successivi al fine della loro acquisizione d'ufficio.

1.2- Tirocinio

Il tirocinio ha durata di almeno un anno e può essere effettuato nel porto presso il quale si intende operare o presso un altro porto dove vi sia un chimico di porto in servizio. Qualora il tirocinio non possa essere compiuto in un unico porto per carenza di adeguate strutture può essere completato in altro porto nazionale.

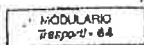
Il consulente chimico di porto presso il quale viene svolto il tirocinio redige una dettagliata relazione nella quale dichiara sotto la propria responsabilità che il richiedente l'iscrizione ha partecipato ai seguenti tipi di accertamento su navi adeguatamente specificate:

- a) per il rilascio dei certificati di "non pericolosità" per lavori meccanici a freddo e/o con fonti termiche e/o per l'immissione in bacino, su almeno sei navi cisterna adibite al trasporto di prodotti petroliferi;
- b) per il rilascio dei certificati di "non pericolosità" per lavori meccanici a freddo e/o con fonti termiche e/o per l'immissione in bacino, su almeno quattro navi cisterna adibite al trasporto di prodotti chimici;
- c) per il rilascio di certificati di "non pericolosità" per lavori meccanici a freddo e/o con fonti termiche e/o per l'immissione in bacino, su almeno quattro navi cisterna adibite al trasporto di gas a pressione o refrigerati;
- d) per il rilascio di certificati di "non pericolosità" per l'ingresso degli uomini per lavori meccanici a freddo e/o con fonti termiche in doppi fondi e/o casse di servizio nafta, su almeno quattro navi a carico secco;
- e) per il rilascio di certificati di "sicurezza" per la destinazione agli ormeggi e/o per l'immissione in bacino di almeno due navi cisterna inertizzate, adibite al trasporto di prodotti petroliferi;
- f) per il rilascio dei certificati di "sicurezza" per il lavaggio delle cisterne con crude oil (C.O.W.) e/o con altri solventi, su almeno sei navi cisterna inertizzate;
- g) per il rilascio dei certificati di controllo su almeno una nave chimichiera in applicazione delle norme di prevenzione degli inquinamenti di cui all'allegato II alla Marpol 73/78;
- h) per il rilascio del certificato di sicurezza per il trasporto di materiali solidi alla rinfusa di cui al B.C. Code, su almeno tre navi a carico secco.

Nel caso di tirocinio svolto in più porti ciascuno dei consulenti chimici che ha seguito il tirocinante redige la relazione per la parte di competenza.

L'originale della relazione è consegnato all'autorità marittima o portuale del porto dove il tirocinio è svolto o intrapreso.

Il consulente chimico già operante in un porto nazionale può essere iscritto in altro porto senza ulteriore tirocinio e senza essere sottoposto a valutazione. Per ottenere,



*Ministero dei Trasporti
e della Navigazione*

UNITÀ DI GESTIONE
INFRASTRUTTURE PER LA NAVIGAZIONE
ED IL DEMANIO MARITTIMO

pertanto, la nuova iscrizione sarà sufficiente autocertificare di aver svolto il servizio presso un altro porto nazionale.

1.3 Valutazione finale

Il capo del circondario marittimo o un suo delegato, avvalendosi della collaborazione di due consulenti chimici di porto designati dall'Associazione Nazionale dei Chimici di Porto e nei porti sede di autorità portuale di un rappresentante della stessa, accerta nell'ambito di una prova di carattere teorico, anche sulla base degli eventuali titoli il cui possesso sia stato dichiarato in sede di autocertificazione allegata alla domanda, che il candidato possieda una adeguata conoscenza delle strutture, compartimentazioni e sistemazioni della navi e dei seguenti argomenti a carattere professionale:

- a) normativa vigente in materia di sicurezza della navigazione e dell'ambito portuale con particolare riferimento ai lavori da eseguire con fonti termiche su navi, nell'ambito delle aree portuali e dei depositi costieri;
- b) normativa vigente in materia di imbarco, trasporto per mare, sbarco e trasbordo delle merci pericolose, con particolare riferimento ai criteri nazionali e internazionali per la loro classificazione;
- c) normativa vigente in materia di inquinamento e antinquinamento marino;
- d) tecniche per la degassificazione e bonifica delle navi cisterna adibite al trasporto di prodotti petroliferi e chimici, sia allo stato liquido sia allo stato di gas, refrigerati o sotto pressione;
- e) metodologie strumentali di controllo e criteri tecnico-pratici per la valutazione del grado di espansività e tossicità ambientale;
- f) tecnologia per l'inertizzazione delle navi cisterna e la produzione e impiego di gas inerti, metodologie strumentali di controllo e criteri teorico pratici per la valutazione del grado di sicurezza;
- g) tecnologie per il lavaggio delle cisterne con crude oil o con altri solventi in condizione di inerting, metodologie di controllo e criteri teorico-pratici del grado di sicurezza;
- h) tecniche antinquinamento e procedure di bonifica con particolare riferimento ai sistemi di confinamento, contenimento e abbattimento di sversamento di idrocarburi e prodotti chimici in mare;
- i) metodologie strumentali per la determinazione delle caratteristiche reologiche dei carichi scorrevoli.

All'atto del superamento della prova teorica, il capo del circondario rilascia al tirocinante un attestato costituente titolo per l'iscrizione nel registro.

2) ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO

Il numero degli iscritti è determinato dall'autorità competente ai sensi dell'art.68 cod.nav. e dell'art.8, lett.h) della legge 84/94, in considerazione delle esigenze locali, sentiti i soggetti interessati, cioè l'Associazione nazionale dei chimici di porto, l'utenza e, nei porti sede di autorità portuale, l'autorità marittima.

MODULARE
N. 44*Ministero dei Trasporti
e della Navigazione*UNITÀ DI GESTIONE
INFRASTRUTTURE PER LA NAVIGAZIONE
ED IL DEMANIO MARITTIMO

84 D.E.M.

Codeste autorità dovranno organizzare il servizio reso dai consulenti chimici di porto in maniera tale che almeno un chimico di porto sia disponibile per lo svolgimento dell'attività di cui al punto 3), assicurando la propria reperibilità in qualsiasi momento. Nell'organizzazione del servizio e nella determinazione del numero dei consulenti chimici dovrà tenersi conto delle esigenze operative del porto determinabili in relazione all'attività cantieristica, al numero dei bacini di carenaggio, alla tipologia ed alla quantità di traffico.

Nei porti dove istituita, l'autorità portuale dà comunicazione dell'elenco degli iscritti e dei relativi aggiornamenti all'autorità marittima.

3) ATTIVITA' DEL CONSULENTE CHIMICO DI PORTO

I consulenti chimici del porto esercitano la loro attività entro l'ambito del porto presso il cui ufficio sono iscritti.

Nei porti dove non sia disponibile temporaneamente un consulente chimico ovvero perchè le esigenze operative del porto non ne richiedono il servizio, l'autorità competente può autorizzare a richiesta degli interessati, l'intervento di un consulente chimico di un altro porto nazionale.

I consulenti chimici di porto svolgono i seguenti compiti:

- a) accertano le condizioni di pericolosità delle navi relativamente alla presenza di vapori gas pericolosi (infiammabili, tossici, corrosivi ecc.);
- b) accertano le condizioni di pericolosità per l'ingresso degli uomini nelle cisterne, nei serbatoi, nei doppi fondi e nei depositi e/o casse del combustibile di qualsiasi tipo di nave o galleggiante;
- c) accertano le condizioni di pericolosità per lavori meccanici a freddo e/o con fonti termiche e/o per l'immissione delle navi in bacino;
- d) accertano che i residui solidi o liquidi della bonifica o degassificazione non presentino pericolosità agli effetti di incendi, esplosioni, corrosività o tossicità;
- e) rilasciano, determinandone la durata di validità, i relativi certificati attestanti i risultati degli accertamenti effettuati;
- f) esprimono pareri su richiesta dell'autorità competente per quanto concerne la sicurezza in ambito portuale, in merito alle merci pericolose e in tutti i casi previsti dalla normativa internazionale, comunitaria e nazionale in materia di sicurezza della nave e del porto;
- g) compiono gli accertamenti per il rilascio dei certificati attestanti lo "stato di sicurezza" richiesto per effettuare il lavaggio delle cisterne con petrolio greggio (Crude Oil Washing);
- h) compiono gli accertamenti per il rilascio dei certificati attestanti lo "stato di sicurezza" richiesto per l'ormeggio e/o l'immissione in bacino delle navi cisterna inertizzate;
- i) compiono gli accertamenti per il rilascio dei certificati attestanti lo "stato di gas free" richiesto per le navi cisterna o gasiere per l'ingresso in porto, per l'ormeggio e/o per lavori ai cantieri o comunque in ambito portuale;

MODULARIO
Trasporti - 64*Ministero dei Trasporti
e della Navigazione*UNITÀ DI GESTIONE
INFRASTRUTTURE PER LA NAVIGAZIONE
ED IL DEMANO MARITTIMO

- l) effettuano le verifiche e rilasciano le certificazioni previste dall'apposita normativa in vigore concernente il deposito, l'imbarco, lo sbarco e il transito delle merci pericolose in colli;
- m) compiono gli accertamenti per la caricazione/scaricazione di carichi solidi trasportati alla rinfusa di cui al B.C. Code;
- n) compiono gli accertamenti previsti dalle procedure per la prevenzione degli inquinamenti di cui all'allegato II alla Marpol 73/78;
- o) svolgono nell'ambito della propria competenza professionale ogni altra incombenza richiesta dall'autorità competente;
- p) compiono ogni altro accertamento previsto dalla normativa internazionale, comunitaria e nazionale in materia di sicurezza della nave e del porto.

Gli accertamenti e le verifiche devono essere eseguiti con la massima scrupolosità e con tutti i mezzi strumentali più aggiornati congiuntamente ai procedimenti chimici più idonei al caso.

I certificati sopraelencati sono rilasciati all'autorità marittima o, nei casi previsti dai titoli I e II del decreto legislativo 27 luglio 1999, n.272, anche al datore di lavoro.

L'opera prestata dal consulente chimico nell'interesse dello Stato e/o in ausilio dell'autorità marittima e portuale è a titolo gratuito.

4) CANCELLAZIONE DAL REGISTRO

I consulenti chimici di porto vengono cancellati dal registro per i seguenti motivi:

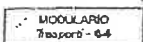
- a) morte del consulente chimico
- b) richiesta dell'interessato
- c) cancellazione dall'albo professionale
- d) perdita della capacità fisica attestata dal medico di porto.

L'iscrizione ha durata fino alla cancellazione e non deve essere rinnovata annualmente; va comunque verificata annualmente la sussistenza dei requisiti di cui alle lettere b) ed e) del punto 1.1.

Eventuali aggiornamenti professionali devono essere richiesti dall'autorità marittima o portuale dove istituita, sentita l'Associazione nazionale dei chimici di porto, in relazione a specifiche esigenze del porto anche al fine del mantenimento dell'iscrizione.

Sono abrogate le seguenti circolari emanate in materia:

- × gli articoli 27 e 28 della circolare n.545290 del 29 ottobre 1969;
- × la circolare n.5202227 del 18 aprile 1977;
- × la circolare n.5204639 del 17 giugno 1977;
- × la circolare n.520107 del 7 gennaio 1981
- × la circolare n.5203529 del 10 luglio 1982.



*Ministero dei Trasporti
e della Navigazione*

UNITÀ DI GESTIONE
INFRASTRUTTURE PER LA NAVIGAZIONE
ED IL DEMANO MARITTIMO

Le autorità in indirizzo vorranno attenersi alle presenti direttive, dandone assicurazione allo scrivente, e vigilare affinché i consulenti chimici di porto svolgano la propria attività nel rispetto delle stesse.

Per eventuali infrazioni disciplinari di cui al comma 1, punti 2) e 3) dell'art.1251 cod.nav., commesse dai consulenti chimici di porto, si applica l'art.1255 cod.nav. concernente l'esercizio del potere disciplinare da parte dell'autorità marittima in tutti i porti nazionali nei confronti delle persone che esercitano un'attività prevista nell'art.68 cod.nav.. A tali fini altresì si evidenzia la necessità di raccordo fra autorità marittima e autorità portuale ed anche fra codeste stesse autorità e gli ordini professionali dei chimici per l'adozione dei provvedimenti conseguenti all'eventuale irrogazione di sanzioni disciplinari da parte dell'ordine.

IL DIRIGENTE GENERALE

Liberti

Farina

M.C.Farina

18/11/99

99CIRCHI.DOC



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le Infrastrutture portuali e il Trasporto marittimo e per vie d'acqua interne -

DGCPTM/DIV.6/MM

Il Direttore Generale

- Visto il Titolo III, Capo I del Codice della Navigazione ed in particolare l'art. 68 - Vigilanza sull'esercizio di attività nei porti;
- Visto il decreto legislativo n.272 del 27 luglio 1999 e sue m. i. - 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. (GU Serie Generale n.185 del 09-08-1999 - Suppl. Ordinario n. 151);
- Visto la circolare prot.n. DEM3/1160/SP 1160 del 10 dicembre 1999 "Disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto";
- Sentiti il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, i Consigli nazionali dei chimici, degli ingegneri e le Associazioni nazionali dei chimici di porto e degli ingegneri chimici di porto nella data del 14 settembre 2017;
- Considerata la necessità di apportare modifiche alla predetta circolare espressa all'unanimità nella riunione del 14 settembre 2017 dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, dai Consigli nazionali dei chimici, degli ingegneri e dalle Associazioni di categoria di cui alla nota trasmessa all'Ufficio Legislativo avente protocollo n. 30394 del 13 novembre 2017;
- Viste le sentenze del Consiglio di Stato, sez. 1, 7 marzo 2017, n. 567, e sez. 4, 12 giugno 2012, n. 3457, che evidenziano che le circolari amministrative costituiscono atti diretti agli organi ed agli uffici periferici, al fine di disciplinarne l'attività e vincolano, conseguentemente, i comportamenti degli organi operativi subordinati;

Decreta

Articolo 1

1. Al punto 1.3. "Valutazione Finale" della circolare n. 1160 del 1999, il primo capoverso viene sostituito dal seguente: *"Il Capo del Circondario Marittimo o un suo delegato, avvalendosi della collaborazione di due consulenti chimici di porto designati, in comune accordo, dai Consigli nazionali dei chimici e degli ingegneri e nei porti sede di Autorità di sistema portuale di un rappresentante della stessa, accerta nell'ambito di una prova di carattere teorico, anche sulla base degli eventuali titoli il cui possesso sia stato dichiarato in sede di autocertificazione allegata alla domanda, che il candidato possieda una adeguata conoscenza delle strutture, della compartimentazione e delle sistemazioni delle navi e dei seguenti argomenti a carattere professionale."*



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le Infrastrutture portuali e il Trasporto marittimo e per vie d'acqua interne -

2. Al punto 1.3. dopo la lettera i) viene aggiunta la frase *"Dove è istituita l'Autorità di sistema portuale, nel caso di pari punteggio dei membri della commissione, il voto del Capo del circondario marittimo assume valore doppio"*.
3. Al punto 2) "ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO" il primo capoverso viene sostituito dal seguente: *"Il numero degli iscritti è determinato dall'autorità competente ai sensi dell'art.68 del Codice della Navigazione e dell'art.8, lett. h) della legge 84/94, in considerazione delle esigenze locali, sentite l'Associazione nazionale chimici di porto, l'Associazione nazionale ingegneri chimici di porto, l'utenza e, nei porti sede dell'Autorità di sistema portuale, l'Autorità marittima."*
4. Al punto 4) "CANCELLAZIONE DAL REGISTRO" l'ultimo capoverso viene sostituito dal seguente: *"Eventuali aggiornamenti professionali devono essere richiesti dall'Autorità marittima o di Sistema portuale dove istituita, sentiti i Consigli nazionali dei chimici e degli ingegneri, in relazione a specifiche esigenze del porto anche al fine del mantenimento dell'iscrizione"*.
5. L'ultimo capoverso viene sostituito dal seguente: *"A tali fini altresì si evidenzia la necessità di raccordo fra Autorità marittima e Autorità di sistema portuale ed anche fra codeste stesse autorità ed il Consiglio nazionale dei chimici e degli ingegneri per l'adozione dei provvedimenti conseguenti all'eventuale irrogazione di sanzioni disciplinari da parte dei Consigli stessi"*.

Articolo 2

1. La Direzione Generale per la Vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne – Divisione 6 – cura, al fine di rendere maggiormente trasparenti e conoscibili gli elenchi dei chimici di porto in attività presso i porti nazionali, iscritti negli appositi registri istituiti ai sensi dell'art. 68 del Codice della Navigazione, la raccolta, l'aggiornamento e la pubblicazione sul sito del Ministero dei rispettivi elenchi dei predetti registri, in collaborazione con le Autorità Marittime e le Autorità di Sistema Portuale cui si rimette l'invio tempestivo delle relative variazioni.

Articolo 3

1. Il presente decreto direttoriale entra in vigore dalla data di emissione.

Roma,

IL DIRIGENTE GENERALE
(M. COLETTA)



00144 - Roma 09 SET. 2009
p.d.c. 06-59084631

Annesso 7

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
**Comando generale
del Corpo delle Capitanerie di Porto**

Alle

**CAPITANERIE DI PORTO
TUTTE**

Reparto II - Ufficio 2

**UFFICI CIRCONDARIALI MARITTIMI
TUTTI**

Indirizzo Telegrafico: MARICOGECAP

E, p.c.

**DIREZIONI MARITTIME
TUTTE**

2668 P.E.

BAIOLA
DEMANIO MARITTIMO

10/2
12

ARGOMENTO: Disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto.

1. I contenuti di alcune comunicazioni giunte per le vie brevi a questo Comando generale e relative alle attività di cui in argomento, offrono significativi spunti per:

(Spazio riservato
a protocolli, visti
e decretazioni)

MIT_TRA	
CAPITANERIA DI PORTO	
GENOVA	
TITOLO	CLASSE
FASCICOLO	
PROT. N.	1906
DATA	18/09/09
REGISTRO INGRESSO	
U.O.R. DI ASSEGNAZIONE	

- a) confermare l'attualità della circolare n. DEM3/91160 in data 10.12.1999 dell'allora Unità di gestione infrastrutture per la navigazione ed il demanio marittimo di questo Ministero, che costituisce l'unica disposizione di disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto: aspetto questo confermato anche da recenti pronunce giurisdizionali;
- b) rivalutare, in funzione più rispondente alle esigenze di semplificazione, le attività stesse, da adeguare, quindi, alle novità normative nel frattempo intervenute;
- c) affidare la materia ad un provvedimento di rango adeguato che regolamenti uniformemente l'attività, avuto riguardo alle più recenti norme che disciplinano tale professione, delle quali il d.P.R. n. 328/01 costituisce specifico riferimento.

2. Per quanto sopra, ferme restando le finalità proprie della circolare in questione, che richiama espressamente - in relazione alle previsioni del codice della navigazione, delle leggi speciali di riferimento e della legge n. 84/94 - la sicurezza della nave, delle operazioni portuali e del porto ne discende il ruolo diretto ed attivo dell'Autorità marittima nel contesto di una

proficua collaborazione con l'Autorità portuale e nel pieno rispetto degli indirizzi della competente Direzione generale; Autorità che - pur operando su piani e ruoli diversi - perseguono le medesime finalità istituzionali, tese allo sviluppo dei traffici marittimi e portuali.

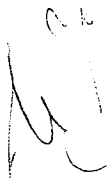
Sviluppo che non può prescindere da un concetto di sicurezza che non sia freno all'economia dei traffici, ma elemento di qualità e di eccellenza e che quindi orienti il mercato verso quelle realtà portuali nelle quali il necessario contemperamento tra le due esigenze (commerciali e di sicurezza) caratterizzi le strategie comuni operate, per non vedere la portualità ~~nazionale~~ emarginata dai più moderni contesti ~~internazionali~~.

→ ③ Nelle more che operi il tavolo tecnico, già preannunciato a livello centrale, teso a delineare - attraverso le fasi della consultazione e del confronto - le basi per la futura regolamentazione, non possono che confermarsi le linee di indirizzo a suo tempo tracciate.

4. Per completare, infine, la disamina della tematica legata all'attuale fonte di riferimento della materia - circolare del 1999 - si trasmette una scheda dei servizi rientranti nelle attività dei consulenti chimici di porto in relazione alle prestazioni accertative e certificative dagli stessi assicurata, secondo stretti profili di professionalità.

I contenuti di tale elaborato tecnico costituiscono linea di indirizzo ^{sol} rinviando ogni apprezzamento da parte di codesti Comandi alle relative valutazioni svolte in sede locale in ragione delle peculiari esigenze, caratteristiche e situazioni portuali e dei traffici.

IL COMANDANTE GENERALE
Amm. Isp. Capo (CP) Raimondo POLLASTRINI



SCHEDA TECNICA

I servizi forniti dai consulenti chimici del porto sono i seguenti:

A) ACCERTAMENTI DI SICUREZZA PER LAVORI A BORDO DI NAVI E/O GALLEGGIANTI

- .1 accertare le condizioni di sicurezza dei locali delle navi per quanto si riferisce alla presenza di vapori o gas pericolosi (infiammabili, corrosivi, tossici, ecc.) con rilascio dei certificati attestanti lo "stato di degassificazione" richiesto per le navi cisterne e/o galleggianti per l'ingresso in porto, per l'ormeggio e/o per lavori ai cantieri;
- .2 accertare le condizioni di sicurezza per l'ingresso degli uomini nelle cisterne, nei serbatoi, nei doppi fondi e nei depositi e/o casse del combustibile di qualsiasi tipo di nave o galleggiante con rilascio di certificato di non pericolosità (safe for men);
- .3 accertare le condizioni di sicurezza delle cisterne, dei serbatoi, dei doppi fondi e dei depositi e/o casse del combustibile di qualsiasi tipo di nave o galleggiante allo scopo di poter effettuare lavori con impiego di fonti termiche con rilascio di certificato di non pericolosità (safe for hot work);
- .4 accertare che i residui solidi o liquidi della bonifica e/o degassificazione non presentino pericolosità agli effetti di incendi, esplosioni, tossicità o corrosività con rilascio di attestato relativo ai risultati degli accertamenti.
- .5 accertamenti per il rilascio dei certificati attestanti lo "stato di sicurezza" richiesto per l'ormeggio e/o l'immissione in bacino delle navi cisterne inertizzate;
- .6 accertare la sussistenza delle condizioni di sicurezza per l'esecuzione di lavori meccanici con ausilio di fonti termiche a bordo di qualunque tipo di nave e/o galleggiante (safe for hot work).

Definizione degli standard di sicurezza e delle condizioni richieste

Le seguenti definizioni devono essere usate quando applicabili nel redigere il certificato del consulente chimico di porto:

1. **in sicurezza per le persone (safe for men)** significa che nel locale o spazio:
 - il contenuto di ossigeno nell'atmosfera è almeno il 19,5% e non più del 22% in volume;
 - la concentrazione di sostanze infiammabili è inferiore al 10% del limite inferiore di infiammabilità;

- qualsiasi sostanza tossica nell'atmosfera derivante dal carico, dai combustibili della nave, dal rivestimento delle cisterne o degli spazi, dalle sostanze impiegate per l'inertizzazione o la fumigazione si trova al di sotto delle concentrazioni limite di sicurezza previste;
- i residui o i materiali associati con il lavoro descritto nel certificato non sono in grado di rilasciare sostanze tossiche nell'atmosfera nelle condizioni ambientali rilevate e riportate nel certificato;

X Se una qualsiasi delle condizioni sopra indicate non è soddisfatta dovrà essere rilasciato:

- un certificato negativo adottando la definizione: NON IN SICUREZZA PER LE
- un certificato di INGRESSO CON RESTRIZIONI in cui vengono indicate le restrizioni che devono essere imposte a coloro che devono accedere al locale (dispositivi di protezione individuale o collettiva, restrizioni sul tempo di permanenza o altro).

2. **in sicurezza per lavori con fonti termiche (safe for hot work)** significa che nel locale o spazio:

- il contenuto di ossigeno nell'atmosfera è almeno il 19,5% e non più del 22% in volume;
- la concentrazione di sostanze infiammabili è inferiore al 10% del limite inferiore di infiammabilità;
- i residui presenti non sono in grado di innescarsi facilmente e di permettere una dispersione del fuoco e non sono in grado di sviluppare gas/vapori infiammabili tali da modificare le condizioni trovate al momento dell'ispezione attuando le prescrizioni indicate nel certificato;
- tutti gli spazi adiacenti a quelli interessati dai lavori che contengono o abbiano contenuto sostanze infiammabili o combustibili si trovano ad un livello di pulizia tale da far escludere la possibilità di un incendio; o sono inertizzati, oppure nel caso di casse/DD.FF. bunker o lubrificanti o nel caso del locale macchine o altri locali operativi sono state adottate tutte le prescrizioni indicate nel certificato;

Se una qualsiasi delle condizioni sopra indicate non è soddisfatta dovrà essere rilasciato:

- un certificato negativo adottando la definizione: NON IN SICUREZZA PER LAVORI CON FONTI TERMICHE, oppure

- un certificato di SICUREZZA PER LAVORI CON FONTI TERMICHE CON LIMITAZIONI in cui verranno indicati il punto esatto di intervento e il tipo di lavoro con fonti termiche che dovrà essere effettuato e le aree in cui non dovranno essere permessi i lavori con fonti termiche e le prescrizioni di sicurezza da adottare per l'esecuzione del lavoro.

B) ACCERTAMENTI PER CARICHI SOLIDI ALLA RINFUSA (D.D. 1077/2007)

Per quanto riguarda le merci che possono diventare "fluide" durante il trasporto e pertanto appartenenti al **Gruppo A**, il Consulente chimico di porto prima della caricazione della

- a. campionamento effettuato presso l'area di stoccaggio del carico da imbarcare e rilascio di verbale di campionamento effettuato in contraddittorio con il produttore del carico;
- b. accertamenti analitici di tipo reologico sul campione di merce da imbarcare con rilascio di certificato di analisi;
- c. rilascio di certificato di accettabilità del carico.

Per i carichi solidi appartenenti al **Gruppo B** si dovranno effettuare gli accertamenti e quindi le certificazioni previste dal D.D. 1077/2007.

Per i carichi solidi appartenenti al **Gruppo C** il consulente chimico di porto dovrà preventivamente ricevere dal caricatore la documentazione tecnica relativa al prodotto per le verifiche della classificazione ed eventuale rilascio di prescrizioni di sicurezza

Per tutti i carichi solidi di tipo organico (grano, soia, ecc.) e di tipo inorganico (trucioli di ferro, ferraglia, ecc) che possono generare deficienza di ossigeno o che possono essere trattati con sostanze altamente tossiche (carichi fumigati) o che possono generare sostanze tossiche (pani di zinco, carburi, ecc.) il consulente chimico di porto dovrà accertare se l'atmosfera libera interna alle stive del carico presenta o meno potenziali pericoli in funzione delle caratteristiche proprie del carico (presenza di gas/vapori tossici e/o infiammabili, carenza di ossigeno, ecc.).

In funzione delle caratteristiche della merce (copra, farina di pesce, trucioli di ferro, ecc.), il consulente chimico di porto dovrà determinare anche la temperatura superficiale media del carico.

In ogni caso il consulente chimico di porto dovrà controllare sempre e comunque tutte le stive del carico, anche quelle vuote o non interessate ad operazioni presso il Porto in cui vengono condotti gli accertamenti. Dovranno comunque essere effettuati tutti gli accertamenti di sicurezza previsti dal DD 1077/2007 e successive modifiche ed integrazioni.

C) ACCERTAMENTI PER CRUDE OIL WASHING

Il consulente chimico di porto deve effettuare gli accertamenti richiesti per il rilascio dei certificati attestanti lo "stato di sicurezza" per effettuare il lavaggio delle cisterne con petrolio greggio (Crude Oil Washing) che consistono in particolare nelle determinazioni analitiche del contenuto di ossigeno in tutte le cisterne della nave e nella linea del gas inerte.

D) MERCI PERICOLOSE TRASPORTATE IN COLLI

- a. Il consulente chimico di porto, sulla base delle informazioni ricevute, nonché per via informatica, dovrà esprimere parere all'Autorità Marittima per le operazioni relative alle merci pericolose appartenenti alle classi 1, 2.1, 2.3, 4.3, 5.1, 5.2.
- b. Il consulente chimico di porto dovrà effettuare le valutazioni delle conseguenze basandosi su algoritmi previsti dalle normative vigenti (DPCM 1989 e Metodo speditivo della Protezione civile DPCM 2005) o altri riconosciuti in campo internazionale (ERPG2, CEI, ecc.), in merito al deposito, imbarco, sbarco e transito delle merci pericolose. Le valutazioni del consulente chimico di porto dovranno essere fornite all'Autorità Marittima per via informatica ed in maniera riservata.
- c. Il consulente chimico di porto dovrà accertare le condizioni di sicurezza dei container contenenti merci pericolose e/o merci fumigate e/o merci sotto fumigazione, che devono essere ispezionati a qualunque scopo.
- d. Il consulente chimico di porto dovrà intervenire, in caso di emergenze interessanti navi e/o carichi e/o container fornendo il supporto "tecnico-chimico" necessario per affrontare le operazioni di messa in sicurezza e/o bonifica.
- e. Il consulente chimico di porto dovrà compiere gli accertamenti previsti dalle norme nazionali e comunitarie sulla classificazione, stoccaggio dei rifiuti presenti a bordo delle navi o che debbono essere trasportati dalle navi.

E) ACCERTAMENTI PER LA PREVENZIONE DEGLI INQUINAMENTI

Il consulente chimico di porto dovrà compiere gli accertamenti previsti dalle procedure per la prevenzione degli inquinamenti in particolare:

- a) Nel caso di scarica di acque di prelavaggio di cisterne che hanno trasportato prodotti alla rinfusa di categoria X ai sensi dell'Annesso II alla Marpol 73/78, il consulente chimico di porto analizza le acque di scarico stesse onde verificare che gli effluenti non contengano più dello 0,1% in peso/peso di sostanza di cat. X. Per fare ciò adotta le metodiche analitiche ritenute più opportune. Raggiunta detta

concentrazione il comando nave potrà proseguire le operazioni di lavaggio in mare aperto secondo le normative vigenti.

Il consulente chimico di porto preleverà i campioni da sottoporre ad analisi chimica direttamente dalle linee di conferimento delle acque di prelavaggio, in contraddittorio al comando nave ed eventualmente al ricevitore. Al termine degli accertamenti rilascerà apposita certificazione dalla quale dovrà risultare, al minimo :

- Tipo di sostanza, "proper shipper name", categoria di appartenenza ed altri dati identificativi del preparato quando disponibili (es. numero CAS, EINECS, ecc....)
- Cisterne del carico interessate dall'operazione di prelavaggio e concentrazione di prodotto di categoria X negli effluenti scaricati in mare.

(b) Il Consulente chimico di porto, in qualità di "competent person", dovrà inoltre sottoscrivere il cargo record book per quanto di competenza.

Qualora il prodotto di categoria X sia pure infiammabile (f.p. v.c. < 60°C) le cisterne interessate dall'operazione di prelavaggio dovranno trovarsi in condizione di "inertizzazione" ed il consulente chimico di porto rilascerà, preventivamente all'operazione di prelavaggio, apposita certificazione.

Qualora il Porto non disponga di "port facility" adeguate al ricevimento di acque di prelavaggio contenenti prodotti infiammabili il Comando Nave dovrà dichiarare che effettuerà dette operazioni in porto attrezzato allo scopo o procederà con il carico delle cisterne in oggetto con la stessa sostanza o con prodotti compatibili a quello di categoria X. Il consulente chimico di porto in qualità di "Competent Person" sottoscriverà detta dichiarazione sul Cargo record book.

F) ACCERTAMENTI DI IGIENE AMBIENTALE

Il consulente chimico di porto dovrà compiere gli accertamenti di igiene ambientale previsti per gli ambienti delle navi in cui sono presenti materiali asbestosici. *→ test su clo./ceram.*

Per le navi cisterna che trasportano greggi "acidi" debbono essere effettuati dal Consulente chimico di porto i controlli relativi al contenuto di Idrogeno Solforato (H₂S) nelle cisterne del carico, nel locale pompe e nei locali alloggi. Sul certificato del Consulente Chimico di Porto dovrà essere riportato la concentrazione di idrogeno solforato rilevata:

- nelle cisterne del carico e slop;
- nel locale pompe;
- nei locali alloggi;
- sul ponte di coperta in prossimità di valvole di sicurezza e manifold

Tutti gli accertamenti effettuati dal consulente chimico di porto devono essere eseguiti con la massima scrupolosità e con tutti i mezzi strumentali più aggiornati congiuntamente ai procedimenti chimici più idonei al caso.

Il consulente chimico di porto potrà svolgere, nell'ambito della propria competenza professionale, ogni altra incombenza richiesta dall'Autorità marittima.



Ministero delle Infrastrutture della Mobilità Sostenibile

CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

SITO WEB: www.guardiacostiera.gov.it/savona

P.E.C. cp-savona@pec.mit.gov.it

ORDINANZA N. 101/2021

Modalità di verifica delle manichette flessibili adibite al trasporto di prodotti petroliferi e/o petrolchimici, biodiesel e oli vegetali destinati ad uso energetico

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del Porto di Savona:

- VISTA** la propria Ordinanza n. 149/91 in data 10 ottobre 1991, che prevede l'obbligo, per le Società petrolifere concessionarie di pontili o campi boe, rientranti nella giurisdizione del Compartimento Marittimo di Savona, per la movimentazione di prodotti petroliferi e/o chimici pericolosi e che effettuano tale movimentazione mediante manichette flessibili, di collaudare le stesse mediante prova di collaudo idrostatico, di vuoto e di continuità elettrica entro il limite massimo di mille ore - oppure 6 mesi;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 46/98 in data 07 dicembre 1998, che integra la sopracitata Ordinanza n. 149/91, prevedendo la facoltà, per la Società SARPOM, di procedere ai collaudi delle manichette flessibili adibite al trasporto di prodotti petroliferi e/o petrolchimici del proprio deposito costiero in Quiliano (SV) con frequenza annuale, fermo restando il limite massimo di 1800 ore di lavoro e purché dagli accertamenti, controlli e verifiche periodiche, effettuati dalla medesima Società, non emergano situazioni contrarie;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 09/2010 in data 27 aprile 2010, recante la *“Disciplina in materia di tutela ambientale marino e costiero”* nell'ambito del Compartimento marittimo di Savona;
- VISTO** il dispaccio prot. n. DEM2B-1781/A.2.47 in data 21 settembre 2000 dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione – Dipartimento della navigazione Marittima ed Interna – Unità di Gestione delle Infrastrutture per la navigazione ed il demanio marittimo, recante la Circolare n. 105 – Serie I – Titolo: Demanio Marittimo, ad oggetto *“Commissione Locale ex art. 48 Reg. Cod. Nav. a) periodicità dei collaudi alle manichette flessibili adibite al trasporto di prodotti petroliferi e/o petrolchimici; b) prove di controllo alle tubazioni flessibili impiegate per la movimentazione dei prodotti petroliferi”*, che prevede, in materia di periodicità dei controlli, che le *“tubazioni flessibili utilizzate per le movimentazioni di prodotti petroliferi e/o petrolchimici, possono essere sottoposte alle prove di controllo tecnico ogni dodici mesi indipendentemente dal numero di ore di lavoro”*;
- VISTO** il dispaccio prot. n.6/5212 Classifica A.2.50 in data 18 novembre 2005 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per le Infrastrutture della Navigazione Marittima e Interna - recante la Circolare n. 9 Serie II – Titolo: Demanio Marittimo – Stabilimenti e depositi costieri – ad oggetto *“Impianto ed esercizio di*

stabilimenti e depositi costieri di oli minerali, GPL, biodiesel, prodotti chimici, petrolchimici e GNL . Articoli 52 , secondo comma del Codice della Navigazione e 47 del Regolamento di navigazione marittima . Nuove procedure.”;

- VISTO** il verbale n. 681/18 in data 24 gennaio 2018 della Commissione Locale di cui all'art. 48 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, convocata presso la Capitaneria di Porto di Savona, con il quale è stato reso apposito parere in merito alla possibilità di modificare l'Ordinanza n. 149/91 in data 10 ottobre 1991, dianzi richiamata;
- VISTO** il proprio foglio prot. n. 005061 in data 23 marzo 2021, con il quale è stato inviato al Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria, Sede coordinata di Genova e al Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Savona, il testo della presente Ordinanza e le osservazioni pervenute dalle società concessionarie del Compartimento Marittimo di Savona. per le valutazioni/osservazioni del caso;
- VISTO** il foglio prot. n. 04701 in data 12 maggio 2021, con il quale il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria, Sede coordinata di Genova, a seguito dell'esame della documentazione tecnica inviata, ha condiviso il testo del provvedimento;
- VISTO** il foglio prot. n. 06461 in data 17 maggio 2021, con il quale il Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Savona, Ufficio Prevenzione Incendi, ha manifestato le valutazioni del caso;
- RITENUTO** pertanto di dover aggiornare le proprie Ordinanze n. 149/91 in data 10 ottobre 1991 e n. 46/98 in data 07 dicembre 1998 alle previsioni delle predette circolari, anche per esigenze di uniformità applicative;
- VISTI** gli artt. 17, 28, 30, 52, 65 ed 81 del Codice della Navigazione e gli artt. 40 e 59 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (navigazione marittima);

ORDINA

Art. 1

(Collaudo e verifiche periodiche delle manichette flessibili)

1. E' fatto obbligo alle Società concessionarie o società di gestione (ai sensi dell'art. 45 bis del Codice della Navigazione) di depositi costieri (come identificati dalla Circolare n. 9 in data 18 novembre 2005 dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, richiamata nelle premesse della presente Ordinanza), che svolgono operazioni di movimentazione di prodotti petroliferi, petrolchimici, biodiesel e oli vegetali destinati ad uso energetico nell'ambito del Compartimento Marittimo di Savona mediante l'utilizzo di manichette flessibili, di provvedere al collaudo delle stesse prima della messa in esercizio e alle verifiche periodiche in accordo alle modalità tecniche previste dalla specifica normativa vigente, dalle più accreditate linee guide di settore e, comunque, dal manuale d'uso della casa costruttrice della manichetta.
2. E' fatto espresso divieto di utilizzare manichette flessibili sprovviste di specifiche tecniche rilasciate dal costruttore e/o di apposito manuale d'uso.

Art. 2

(Tempistica delle verifiche periodiche delle manichette flessibili)

1. Le verifiche di cui al precedente articolo 1 dovranno essere eseguite con cadenza almeno annuale, indipendentemente dal numero di ore di lavoro delle manichette stesse.
2. I soggetti di cui al precedente articolo 1 dovranno provvedere comunque a sottoporre le manichette a verifica/sostituzione qualora venga superato l'eventuale "monte ore" di utilizzo previsto dalle specifiche tecniche rilasciate dal costruttore.
3. Ai sensi e per gli effetti della presente Ordinanza, la prima verifica deve essere eseguita entro un anno dalla data della precedente verifica.

Art. 3

(Scheda identificativa della manichetta flessibile)

1. Per ciascuna manichetta flessibile deve essere istituita un'apposita scheda contenente, almeno, le seguenti informazioni:
 - a) estremi di identificazione della manichetta;
 - b) estremi del collaudo della casa costruttrice, effettuato prima della messa in esercizio della manichetta;
 - c) data della prima utilizzazione della manichetta;
 - d) indicazione del giorno, mese ed anno della verifica annuale della manichetta, effettuata sulla base delle indicazioni riportate nella scheda/specifica tecnica fornita dal costruttore ovvero in accordo con le modalità tecniche previste dalla specifica normativa vigente e/o dalle più accreditate linee guida di settore.

Art. 4

(Verbale di prova)

1. All'esito della verifica annuale della manichetta flessibile dovrà essere redatto apposito verbale, a cura dei soggetti di cui all'articolo 1, riportante le modalità con le quali sono state eseguite le prove stesse ed i relativi esiti.
2. Il verbale e la scheda identificativa di cui al precedente punto dovranno essere controfirmati dal responsabile tecnico delle operazioni di collaudo, all'uopo autorizzato, e dal direttore del deposito costiero che utilizza le manichette flessibili (o suo delegato).
3. Il verbale di prova, debitamente compilato e controfirmato, dovrà essere prontamente inviato via PEC alla Capitaneria di Porto di Savona - Segreteria della Commissione Locale – presso la Sezione Demanio.

Art. 5

(Disposizioni particolari)

1. Qualora particolari specifiche tecniche del costruttore prevedano una periodicità di verifica più restrittiva di quella indicata al precedente articolo 1 (ad esempio, per le manichette flessibili utilizzate per l'impiego di prodotti particolarmente aggressivi o per specifiche situazioni di particolare gravosità di utilizzo), i soggetti concessionari dei depositi costieri (o relativi gestori)

dovranno darne immediata e formale comunicazione via PEC alla Capitaneria di Porto di Savona - Segreteria della Commissione Locale – presso la Sezione Demanio e, contestualmente, adottare i prescritti termini di verifica indicati sui manuali d'uso/specifiche tecniche emanate dal costruttore delle manichette.

2. Resta salva la facoltà, da parte dell'Autorità Marittima, di procedere in qualsiasi momento, alle verifiche ritenute opportune.

Art. 6

(Entrata in vigore ed abrogazione)

1. Le disposizioni contenute nella presente Ordinanza entrano in vigore alle ore 08:00 del giorno 01 agosto 2021.
2. A decorrere dall'entrata in vigore del presente provvedimento, sono da ritenersi abrogate le proprie Ordinanze n. 149/91 in data 10 ottobre 1991 e n. 46/98 in data 07 dicembre 1998, richiamate nelle premesse.

Art. 7

(Disposizioni finali)

1. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza.
2. I contravventori alla presente Ordinanza saranno perseguiti, salvo che il fatto non costituisca reato o diverso illecito amministrativo, ai sensi dell'art. 1163 e seguenti del Codice della Navigazione.

Art. 8

(Pubblicità)

1. La pubblicità della presente Ordinanza viene assicurata mediante:
 - affissione all'Albo di questa Capitaneria di Porto degli Uffici del Compartimento Marittimo di Savona;
 - l'invio alle Società concessionarie/di gestione di depositi costieri che svolgono operazioni di movimentazione di prodotti petroliferi, petrolchimici, biodiesel e oli vegetali destinati ad uso energetico nell'ambito del Compartimento Marittimo di Savona;
 - la pubblicazione sul sito internet istituzionale: <http://www.guardiacostiera.gov.it/savona>, alla sezione "Ordinanze", ai sensi dell'art. 32 della Legge 18 giugno 2009, n. 69.

Savona, 15 luglio 2021

**IL COMANDANTE
C.V. (CP) Francesco CIMMINO**

documento sottoscritto con firma digitale
ai sensi del D.Lgs 82/2005 art. 21

Firmato Digitalmente da/Signed by:

FRANCESCO CIMMINO

In Data/On Date:

giovedì 15 luglio 2021 13:56:26

Pubblicata in data 15 luglio 2021, mediante inserimento nel sito istituzionale della Capitaneria di Porto di Savona <http://www.guardiacostiera.gov.it/savona>, alla sezione "Ordinanze"



CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

ORDINANZA

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona:

- VISTO** il Decreto del Ministero della Marina Mercantile 22 luglio 1991 e s.m.i., recante norme di sicurezza per il trasporto marittimi alla rinfusa di carichi solidi;
- VISTO** il D.M. 16 dicembre 2004 recante, recepimento della Direttiva 2001/96/CE in materia di “Requisiti e procedure armonizzate per la sicurezza delle operazioni di carico e scarico delle navi portarinfuse”;
- VISTA** la Risoluzione MSC 268 (85) che, modificando la Regola VI/1-2 della Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), ha reso obbligatorio l'*International Maritime Solid Bulk Cargoes Code* (I.M.S.B.C. Code, in seguito richiamato Codice) a partire dal 1° gennaio 2011 ed emendato 06-21, in vigore dal 01.01.2023;
- VISTO** il Decreto dirigenziale n.1340 in data 30.11.2010 recante “aggiornamento delle norme di sicurezza per il trasporto marittimo di carichi solidi alla rinfusa e delle procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco dei carichi medesimi;
- VISTE** le norme del capitolo VI della SOLAS 74, come emendata, ed in particolare, per gli aspetti tecnici, le disposizioni contenute nel codice internazionale per il trasporto sicuro di granaglie alla rinfusa (*International code for the safe carriage of grain in bulk*), adottato dall'organizzazione marittima internazionale (IMO) con risoluzione MSC 23 (59) del 23 maggio 1991;
- VISTO** il Decreto Dirigenziale n. 289 datato 23 marzo 2016 recante: “Procedure applicative del codice internazionale per il trasporto sicuro di granaglie alla rinfusa” (*International code for the safe carriage of grain in bulk*);
- VISTO** il Decreto dirigenziale n.724 in data 14.06.2023 di modifica dell'allegato 1 al Decreto dirigenziale n.1340 in data 30.11.2010 sopra indicato;
- VISTA** la Circolare Serie “Merci pericolose” n.24/2010 in data 02.12.2010 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;
- VISTA** la Circolare “Non di Serie” n.13/2014 in data 02.12.2014;
- VISTA** la Circolare titolo “Sicurezza della Navigazione – Non di Serie” n. 12/2016 in data 08.06.2016;
- VISTA** la Circolare Serie “Merci pericolose” n.34/2019 in data 04.03.2019;
- VISTA** la Circolare Serie “Merci pericolose” n. 39/2021 in data 14.01.2021 come modificata dalla Circolare Serie “Merci pericolose” n. 42/2022 in data 06.10.2022;
- VISTA** la Circolare Serie “Merci pericolose” n. 40/2022 in data 08.03.2022 come modificata dalla Circolare Serie “Merci pericolose” n. 43/2022 in data 06.10.2022;
- VISTA** la Circolare Serie “Merci pericolose” n. 41/2022 in data 14.03.2022;
- VISTA** la Circolare Serie “Merci pericolose” n.45/2023 in data 11.07.2023;

VISTA	la Circolare Serie “Merci pericolose” n.47/2024 in data 11.12.2024;
VISTE	le Circolari IMO MSC.1/Circ. 1358 e MSC.1/Circ.1264, come modificata dalla MSC.1/Circ.1361/Rev.1, rispettivamente in data 30.06.2010 e 26.05.2008;
VISTE	le proprie Ordinanze 36/2008 del 15.05.2008 e 186/2018 del 12.09.2018;
VISTO	il decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197 quale Recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE
RITENUTO	necessario ed opportuno aggiornare e riunire in unico corpo normativo la normativa locale relativa al trasporto, al carico e allo scarico di merci alla rinfusa e di granaglie nell’ambito del Circondario Marittimo di Savona anche alla luce dell’aggiornamento della normativa di riferimento internazionale, nazionale ed alla Circolari di settore (Merci Pericolose) emanate dal Comando Generale del corpo delle Capitanerie di porto;
VISTI	gli esiti degli incontri tenutisi in data 11 dicembre 2024 e 17 gennaio 2025 presso la sede della Capitaneria di porto di Savona nei quali è stata analizzata e condivisa con gli stakeholder portuali interessati alle operazioni di trasporto, imbarco e sbarco di carichi solidi alla rinfusa, l’Ordinanza di cui trattasi;
VISTI	gli artt. 17 e 81 del Codice della Navigazione e l’art. 59 del correlato regolamento di esecuzione (parte marittima);

ORDINA

TITOLO I

Disposizioni sui Carichi solidi alla rinfusa

Articolo 1

Carichi solidi alla rinfusa ammessi al trasporto, imbarco e sbarco

In conformità a quanto previsto dal D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023, nell'ambito del Compartimento Marittimo di Savona, le operazioni di imbarco e sbarco di carichi solidi alla rinfusa sono sottoposte alla vigilanza della Capitaneria di Porto di Savona, che, su istanza della parte interessata, autorizza l'imbarco e/o concede il proprio nulla-osta allo sbarco.

I carichi solidi ammessi al trasporto marittimo e quindi al conseguente imbarco e/o sbarco, sono quelli indicati nell'International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC Code- Appendix 1), citato in preambolo ed adottato dall'IMO con la Risoluzione MSC.268 (85).

L'imbarco, sbarco e trasporto marittimo alla rinfusa di carichi solidi non elencati nel codice IMSBC può essere effettuato, secondo le modalità previste dal paragrafo 8 del D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023, dopo aver ottenuto il relativo provvedimento di ammissione al trasporto marittimo da parte dell'Amministrazione che, per le navi in navigazione internazionale, verrà rilasciato secondo le modalità di cui alla Sezione 1.3 del citato Codice.

Articolo 2

Modalità di presentazione dell'istanza per l'autorizzazione all'imbarco e trasporto od il nulla osta allo sbarco

L'armatore od il raccomandatario marittimo della nave dovrà presentare alla Capitaneria di Porto di Savona, con almeno 24 ore di anticipo rispetto al previsto arrivo della stessa, l'istanza intesa ad ottenere l'autorizzazione all'imbarco e trasporto od il nulla osta allo sbarco.

L'istanza deve soddisfare l'imposta sul bollo e deve essere trasmessa, unitamente ai relativi allegati, tramite interfaccia unica nazionale, mediante digitazione nella maschera grafica prevista sul PMIS nell'interfaccia dedicata.

L'istanza, unitamente agli allegati, (conforme agli Annessi 5 e 5-bis del D.D. n.1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023), riferita alla totalità del carico da imbarcare/sbarcare, deve contenere:

a) dati nave:

- nome, numero IMO, nazionalità, stazza lorda, anno di impostazione chiglia ed abilitazione alla navigazione;
- data e ora di previsto arrivo;
- ormeggio previsto in porto.

b) dati relativi al carico da imbarcare/sbarcare:

- porto di destinazione o di provenienza;
- nome tecnico, gruppo e, come appropriato, numero ONU e classe IMO;
- quantità da imbarcare o sbarcare (in caso di sbarco parziale del carico nel porto di Savona con continuazione di viaggio verso altre destinazioni, è necessario inserire nella sezione allegati del PMIS il Piano di Stivaggio della nave - Stowage Plan -);

c) per le operazioni di imbarco: per carichi appartenenti al Gruppo A, rilascio di specifica certificazione da parte del consulente chimico di porto attestante che il carico, campionato secondo le procedure approvate dall'amministrazione ai sensi del codice IMSB par 4.3, ha un contenuto di umidità inferiore alla umidità limite al trasporto. Per carichi che richiedono specifici accertamenti chimico-fisici all'imbarco (ad es. temperatura) specifica certificazione rilasciata da consulente chimico di porto se il materiale si trova stivato in ambito portuale prima della caricazione. Per i carichi appartenenti al tipo C l'Autorità Marittima si riserva di poter richiedere il parere al Chimico.

Nell'istanza deve essere attestato che, sulla base delle dichiarazioni ricevute, lo stivaggio del carico a bordo sarà effettuato, a cura del Comando di bordo, tenendo conto:

- a) della certificazione della nave;
- b) della presenza di altro carico a bordo (merci pericolose e/o derrate alimentari);
- c) delle norme di sicurezza di cui al Cap. VI della SOLAS;
- d) delle condizioni riportate nel libretto di carico di cui alla Regola 7.2 del Cap. VI della SOLAS, solo per navi in navigazione internazionale o del fascicolo di istruzioni al comandante della nave sulla stabilità vidimato dall'organismo tecnico;
- e) del piano di caricazione/scaricazione concordato tra comandante e rappresentante del terminale e/o impresa portuale di cui alla Regola 7.3 del Cap. VI della SOLAS (conforme all'Annesso 7 del D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023).

Articolo 3

Allegati all'istanza da presentare

All'istanza devono essere allegati sull'interfaccia unica nazionale PMIS, i documenti sotto indicati:

- a) copia del piano di caricazione/scaricazione (conforme all'Annesso 7 dell'allegato al D.D. n.1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023);
- b) copia della "scheda informazioni sul carico" (conforme alla Sezione 4 del Codice IMSBC), compilata dal caricatore e contenente tutti i dati tecnici richiesti;
- c) certificati di analisi e connesse dichiarazioni ai sensi del D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023;
- d) dichiarazioni aggiuntive prescritte dalle tabelle relative ai singoli prodotti;
- e) dichiarazione di cui alla Regola 10.2 del Cap. XII della SOLAS (per navi portarinfuse superiori ai 150 metri che trasportano un carico avente una densità – rilevabile dalla dichiarazione di densità del carico solido alla rinfusa – compresa tra 1,250 kg/m³ e 1,780 kg/m³) rilasciata da un ente collaudatore accreditato dall'Amministrazione del paese di produzione del prodotto o, in mancanza, dall'organizzazione di misura accreditata, così come definita nel paragrafo 2.2. dell'allegato al D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023 (laboratorio della Pubblica amministrazione ovvero il consulente chimico di porto).

Inoltre, all'istanza dovrà essere allegata una dichiarazione sottoscritta dal Comandante della nave (allegato 1) in cui lo stesso dichiara:

- a) di essere perfettamente a conoscenza delle disposizioni contenute nel Capitolo VI della Convenzione SOLAS 74, come emendata e di impegnarsi a verificare personalmente, con adeguati strumenti, il rispetto di tutte le prescrizioni imposte dalle suddette normative;
- b) di attenersi scrupolosamente alle sopra citate disposizioni nello svolgimento delle operazioni di carico e scarico della nave;
- c) di essere in possesso di tutte le certificazioni e documentazioni della nave per l'effettuazione delle suddette operazioni;
- d) di aver ricevuto dal caricatore le certificazioni sulle caratteristiche fisiche e chimiche della merce;
- e) di essere in possesso di tutti i dispositivi previsti dalla predetta normativa: presidi medici, dotazioni personali autoprotettive richieste dagli enti tecnici, strumenti di misurazione della percentuale di ossigeno, gas infiammabili, gas tossici, ecc.;
- f) di aver attivato e controllato l'efficienza delle installazioni fisse e mobili antincendio della nave;
- g) che tutti i sistemi di ventilazione sono perfettamente funzionanti ed, ove possibile, impostati durante la caricazione e la scaricazione sul ricircolo.

Articolo 4

Autorizzazione all'imbarco e trasporto o nulla osta allo sbarco.

Questa Capitaneria di Porto — mediante l'esame della documentazione presentata — verifica che la stessa contenga le indicazioni prescritte dalle presenti procedure, che la nave sia idonea al trasporto delle merci e che le stesse siano ammesse al trasporto marittimo.

In esito al predetto controllo, autorizza l'imbarco e trasporto o concede il nulla osta allo sbarco tramite interfaccia unica nazionale PMIS.

Copia dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto o del nulla osta allo sbarco che

viene restituita al richiedente (armatore o raccomandatario marittimo), dovrà essere consegnate al comandante della nave rigorosamente prima dell'inizio delle operazioni commerciali.

Le pratiche previste per la concessione dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto o del nulla osta allo sbarco devono essere svolte, salvo casi eccezionali, durante le ore di ufficio.

Prima dell'inizio delle operazioni commerciali, a cura del raccomandatario marittimo, dovranno essere inviate tramite e-mail all'indirizzo di posta elettronica della sezione Sicurezza della Navigazione (sicnav.cpsavona@mit.gov.it) di questa Capitaneria di Porto i seguenti documenti:

1. copia del piano di caricazione/ scaricazione di cui alla regola 7.3 del Cap. VI della SOLAS (conforme all'Annesso 7 dell'allegato al D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023) firmato dalle parti (comandante della nave ed il rappresentante del terminale);
2. copia della check-list di sicurezza terra-nave di cui alla Risoluzione A.862 (20), unitamente alle linee guida della stessa (conforme agli Annessi 8 e 8-bis dell'allegato al D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023) concordati tra il comandante della nave ed il rappresentante del terminale (così come individuato dall'art.2 lett.i) del D.M. 16.12.2004 citato in premessa);
3. per le operazioni di sbarco relative ai carichi appartenenti al Gruppo B: rilascio del certificato di non pericolosità da parte del consulente chimico di porto per l'apertura delle stive.

La disposizione riportate al punto 3 potrà essere adottata anche per carichi appartenenti ai gruppi A e C su indicazione dell'Autorità Marittima.

Ferme restando le prescrizioni previste dal sopra richiamato Decreto Dirigenziale n.1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023, con particolare riguardo alla compilazione della check-list di sicurezza terra-nave di cui alla Risoluzione A.862(20) sopra citata, il Comando di bordo e Terminalista/l'impresa portuale interessati alle operazioni di carico/scarico, prima dell'inizio delle stesse, dovranno accertarsi che le condizioni delle stive/spazi chiusi in cui si andrà ad operare siano sicure. A tal fine per l'ingresso dei lavoratori in stiva dovrà essere rilasciato certificato di agibilità dal chimico di porto che dovrà essere inviato via email alla sezione Sicurezza della Navigazione della Capitaneria di porto- (sicnav.cpsavona@mit.gov.it).

Nel caso di imbarco e trasporto o transito di merci pericolose, di cui alla Regola 7 Parte A-1 del Cap. VII della SOLAS, il Comandante della nave, prima della partenza, dovrà inviare a questa Autorità marittima, tramite e-mail all'indirizzo di posta elettronica della sezione Sicurezza della Navigazione (sicnav.cpsavona@mit.gov.it), copia del manifesto speciale o del piano di carico di cui alla Regola 7-2.2 Parte A-1 del Cap. VII della SOLAS.

I documenti indicati nel presente articolo devono riportare in corrispondenza di ogni firma, in stampatello leggibile, il nome ed il cognome di chi appone la firma, nonché il suo status all'interno dell'organizzazione o società di appartenenza.

L'intera documentazione intesa ad avviare le operazioni di carico/dscarica (Annessi 5, 5 bis e 6 dell'allegato al D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D.

724/2023), dovrà essere prodotta ogni qual volta avviene una nuova operazione commerciale ovvero una variazione nelle modalità di svolgimento per la medesima operazione rispetto a quelle già previste, intendendo in tal senso anche lo spostamento della nave ad altro ormeggio ancorché nel medesimo bacino portuale.

Articolo 5

Verifiche da parte del Consulente chimico di porto

Per l'imbarco di carichi che rientrano nel gruppo A, il consulente chimico di porto dovrà:

- rilasciare specifica certificazione attestante che il carico, campionato secondo le procedure approvate dall'amministrazione ai sensi del codice IMSB par 4.3, ha un contenuto di umidità inferiore alla umidità limite al trasporto;
- accertare la presenza di test reologici sul carico come da procedure di campionamento, test e controllo del contenuto di umidità di carichi solidi alla rinfusa autorizzate da parte del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;
- fornire pareri relativi all'approvazione o rinnovo delle procedure di campionamento, test e controllo del contenuto di umidità di carichi solidi alla rinfusa rilasciato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;
- assistere il personale della Capitaneria di Porto di Savona in fase di verifica dell'attuazione delle procedure di campionamento approvate dall'Amministrazione e riferite a test e controllo del contenuto di umidità dei carichi solidi alla rinfusa.

Per l'imbarco di carichi solidi appartenenti al Gruppo B o comunque suscettibili di emettere gas tossici od infiammabili o di causare impoverimento del contenuto di ossigeno, il consulente chimico di porto dovrà:

- effettuare gli accertamenti e quindi le certificazioni previste dal D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023 in qualità di persona riconosciuta dall'Amministrazione (es. controllo temperatura alla carica).

Per lo sbarco di carichi solidi appartenenti al Gruppo B o comunque suscettibili di emettere gas tossici od infiammabili o di causare impoverimento del contenuto di ossigeno, il consulente chimico di porto dovrà:

- effettuare accertamenti e rilascio di certificazione attestante lo stato di sicurezza della/e stiva/e per la loro apertura;
- effettuare accertamenti e rilascio di certificazione attestante lo stato di "agibilità" della/e stiva/e per l'ingresso di personale nelle stesse con eventuali prescrizioni;
- verificare che all'istanza venga allegato e presentato prima dell'inizio delle operazioni commerciali, il certificato di non pericolosità per apertura stive, contenente, oltre all'indicazione del Gruppo di appartenenza della merce da caricare/scaricare, le avvertenze e le istruzioni integrative per quanto riguarda la protezione del personale addetto alla movimentazione e delle squadre d'emergenza nonché, in particolare, ove occorra, un servizio antincendio.

Per l'imbarco e lo sbarco di carichi solidi appartenenti al Gruppo C, l'Autorità Marittima si riserva di richiedere apposita consulenza al Chimico di porto.

Per l'imbarco e lo sbarco di tutti i carichi solidi di tipo organico (grano, soia, ecc.) e di tipo inorganico (trucioli di ferro, ferraglia, ecc.) che possono generare deficienza di ossigeno o che possono essere trattati con sostanze altamente tossiche (carichi fumiganti) o che possono generare sostanze tossiche (pani di zinco, carburanti, ecc.), il consulente chimico di porto dovrà:

- in funzione delle caratteristiche proprie del carico (presenza di gas/vapori tossici e/o infiammabili, carenza di ossigeno, ecc.), accertare se l'atmosfera libera interne alle stive del carico presenta o meno potenziali pericoli;
- in funzione delle caratteristiche della merce (copra, farina di pesce, trucioli di ferro ecc.), determinare anche la temperatura superficiale media del carico.

Il consulente chimico di porto dovrà controllare sempre e comunque tutte le stive del carico, anche quelle vuote o non interessate ad operazioni presso il porto in cui vengono condotti gli accertamenti. Dovranno comunque essere effettuati tutti gli accertamenti di sicurezza previsti dal D.D. n. 1340/2010, come modificato dal D.D. 724/2023.

In ogni caso, è fatta salva all'Autorità marittima la possibilità di richiedere di allegare all'istanza presentata il Certificato rilasciato dal Consulente chimico del porto di Savona ogniqualvolta ritenuto opportuno e su qualsivoglia gruppo di merci.

Articolo 6

Prescrizioni di sicurezza da rispettare per la discesa nelle stive o spazi chiusi

Il Comandante della nave ed il rappresentante del Terminal/impresa portuale incaricato della movimentazione dei carichi solidi alla rinfusa (così come individuato dall'art. 2, lett. i) del D.M. 16.12.2004 citato in premessa), sono responsabili di concordare idonee procedure di verifica per la discesa nelle stive e nei locali chiusi in cui sia necessario entrare, al fine di verificare preventivamente, con l'ausilio dell'intervento del Consulente chimico di porto, la salubrità dell'atmosfera in cui si opererà nonché eventuali rischi fisico-chimici per la salute umana rappresentati dal carico da movimentare.

Qualora il carico alla rinfusa, sia suscettibile di emettere gas tossico od infiammabile o di causare impoverimento del contenuto di ossigeno nell'ambiente, il datore di lavoro, ai sensi dell'art. 25 del Decreto Legislativo 272/99, deve provvedere tramite un consulente chimico di porto alla misurazione della concentrazione di gas ed ossigeno nell'aria ed all'adozione, sulla base dei risultati delle analisi, delle opportune misure di sicurezza.

Articolo 7

Vigilanza antincendio

Durante la permanenza della nave in porto con merci elencate nel Gruppo B (materiali che possono presentare rischi chimici) ovvero merci classificate *MHB* (*materials hazardous only in bulk*) – che possono presentare rischi chimici se caricate alla rinfusa, così come previsto nel Codice IMSBC, in relazione al livello di pericolosità ed ogniqualvolta ritenuto necessario da questa Autorità marittima, dovrà essere predisposto apposito servizio di vigilanza antincendio per fronteggiare eventuali situazioni d'emergenza. Tale servizio potrà essere espletato, su disposizione di questa Autorità marittima, direttamente dal personale della nave sotto la responsabilità dell'Ufficiale di coperta o di apposito altro Ufficiale all'uopo designato dal Comandante dell'unità oppure, a mezzo di servizio antincendio dei Vigili del Fuoco o Guardia ai fuochi, integrati, ove ritenuto opportuno, con dispositivi mobili antincendio adeguati.

TITOLO II

Disposizioni particolari per l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di carbone

Articolo 8

Individuazione del Carbone

Ai fini della presente Ordinanza con il termine "Carbone", quando non diversamente specificato, si intende:

1. Carbone – *Coal*;
2. Pet Coke (calcinato e non calcinato) - *Petroleum Coke (calcined or uncalcined)*;
3. Carbone di Legna – *Charcoal*.

Al fine della corretta individuazione del prodotto, i suddetti termini devono essere riferiti alle schede tecniche di cui all'Appendice 1 dell'International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC Code- Appendix 1) già richiamato.

Articolo 9

Nulla osta all'imbarco e trasporto od il nulla osta allo sbarco

L'armatore od il raccomandatario marittimo della nave che trasporta carbone (carboniera) dovrà presentare alla Capitaneria di Porto di Savona, con almeno 24 ore di anticipo rispetto al previsto arrivo nella rada di Savona, istanza intesa ad ottenere il nulla osta all'imbarco e trasporto od il nulla osta allo sbarco del carbone.

L'istanza deve soddisfare l'imposta sul bollo e deve essere redatta come indicato nel precedente art. 2 della presente Ordinanza, unitamente ai relativi allegati, tramite interfaccia unica nazionale.

Articolo 10

Monitoraggio temperature del carico

Il comandante della nave che trasporta "Carbone" come definito nell'art.8 – almeno 48 ore prima dell'ingresso nel Circondario Marittimo di Savona – deve fornire, alla Capitaneria di porto di Savona, i dati/elementi riportati nel modello in allegato 2.

I termini sono ridotti a quanto prima, qualora la navigazione dal porto di partenza al porto di Savona - Vado Ligure si compia in un tempo inferiore alle 48 ore.

Nell'ipotesi in cui, durante il viaggio della nave, i dati riferiti alle temperature del carico dovessero avere significativi incrementi rispetto alla temperatura iniziale ovvero dovessero raggiungere il limite di sicurezza di 55° C (così come prescritto nelle schede tecniche di cui all'Appendice 1 dell'International Maritime Solid Bulk Cargoes Code), è fatto obbligo allo stesso comandante ritrasmettere ogni 12 ore i nuovi valori, come rilevati con le apparecchiature di misurazione presenti a bordo.

Il Comando nave dovrà anche monitorare l'atmosfera libera interna alle stive e trasmettere i risultati ogni 24 ore. Quando il livello di "Monossido di Carbonio" dovesse crescere oltre i 30 ppm le misurazioni dovranno essere incrementate al minimo a due volte al giorno sufficientemente distanziate. Immediata comunicazione dovrà essere inviata anche all'armatore in caso di valori di "Monossido di Carbonio" superiori a 50 ppm.

Inoltre, lo stesso Comandante, prima di procedere alle manovre di ingresso in porto, dovrà verificare lo stato di composizione dell'atmosfera nelle stive oggetto del suddetto carico, verificando in particolare l'eventuale presenza di gas nocivi e/o infiammabili nelle stive e negli spazi chiusi, così come indicato nelle procedure previste dall'Appendice 8bis (punto 13) del richiamato Decreto dirigenziale 1340/2010.

Articolo 11

Parere del chimico del porto per ingresso della nave.

Alla ricezione della comunicazione dell'Agente marittimo raccomandatario, come integrata dalle dichiarazioni del Comandante della Nave, la Capitaneria di porto di Savona interesserà il consulente chimico del porto che, sulla scorta degli elementi acquisiti, fornirà il proprio parere per le determinazioni di questa Capitaneria di porto ai fini della sicurezza portuale, indicando eventuali prescrizioni cui subordinare l'ingresso della nave in porto.

Articolo 12

Compiti del Pilota di servizio su nave che trasporta "Carbone"

Il Pilota di Servizio, prima di procedere alla manovra di ormeggio della nave dovrà contattare via VHF il Centro VTS di questa Capitaneria di porto, per eventuali indicazioni su ordine di procedibilità delle manovre, in funzione del carico della nave stessa e delle valutazioni del consulente chimico del porto di cui al precedente art.11.

Il pilota di servizio si asterrà, comunque, da iniziare la manovra quando a bordo dovesse rilevare situazioni di pregiudizio per la sicurezza portuale anche in ragione del carico della nave.

Articolo 13

Disposizioni per aumentare il gradiente di sicurezza delle navi che trasportano "carbone"

In ragione della necessità di garantire il maggior gradiente di sicurezza:

- a) per le navi che sostano inopere in rada – per esigenze commerciali ed operative, in attesa di ormeggio – ferme restando le previste comunicazioni da effettuare alla Capitaneria di Porto di Savona, il consulente chimico del porto – alla luce di quanto previsto dall'art.11 – ricorrendone i presupposti, eseguirà i propri accertamenti a bordo, comunicando alla Capitaneria di Porto di Savona, il proprio nulla osta ovvero diniego sulla scorta delle risultanze degli accertamenti svolti.

Lo stesso consulente chimico rilascerà, di conseguenza, apposita certificazione che costituirà elemento per il rilascio del provvedimento autorizzativo previsto dal D.M. 22.07.1991, così come emendato, sopra richiamato;

- b) per le navi che procedono all'ormeggio – ferme restando le comunicazioni da effettuarsi all'ingresso delle acque di giurisdizione del Circondario Marittimo di Savona previste dalle normative vigenti, e qualora i valori di temperatura di carbone e Monossido di Carbonio – rilevati e comunicati – rientrino in quelli ordinari – in ragione dell'art.11– la nave verrà autorizzata a procedere per l'ormeggio assegnato come da piano accosti.

Il consulente chimico di porto effettuerà, non appena completate le manovre d'ormeggio in banchina, le verifiche sulla temperatura e l'atmosfera libera interna alle stive, confrontandole con i valori misurati dal comando di bordo ed inviati alla Capitaneria di Porto comunicandone gli esiti alla Capitaneria di porto medesima per le relative determinazioni.

Il rilascio del nulla-osta allo sbarco di cui al D.M. 22.07.1991 così come modificato, inoltre, sarà subordinato all'acquisizione del relativo certificato rilasciato dallo stesso chimico di porto.

Il terminalista/impresa portuale adotta le misure di prevenzione e lotta contro l'incendio, per la gestione dell'emergenza in conformità a quanto prescritto dall'Art.4 del D.Lgs. 272/1999.

Articolo 14

Verifiche eventuali della temperatura della merce

In caso di operazioni di imbarco di carbone a bordo di navi ormeggiate presso i terminali del Porto di Savona, oltre alle procedure e documenti sopra individuati, dovrà essere accertato che la temperatura della merce sia inferiore alla soglia di infiammabilità di 55°C, così come prescritto nelle schede tecniche di cui all'Appendice 1 dell'International Maritime Solid Bulk Cargoes Code

Qualora l'Autorità Marittima, abbia fondati dubbi relativamente alle temperature del suddetto materiale all'atto dell'imbarco, potrà richiedere l'intervento del consulente Chimico del Porto, al fine di verificare che la temperatura dello stesso non superi il predetto limite.

I suddetti oneri saranno a carico del Terminal/impresa portuale, il quale potrà rivalersi verso terzi sulla base di contratti/obbligazioni preesistenti disciplinanti la fattispecie.

TITOLO III

Disposizioni sui fanghi di dragaggio

Articolo 15

Procedura per l'ammissione al trasporto marittimo di fanghi di dragaggio con umidità superiore al TML

Il par. 7.3.1.1 del Codice IMSBC prevede che i concentrati o tutti gli altri carichi che possono liquefare devono essere accettati per la caricazione soltanto quando l'umidità attuale del carico sia inferiore al c.d. Transportable Moisture Limit (TML). I fanghi di dragaggio, invece, si presentano già fluidi, perché estratti direttamente dal fondo marino e con un contenuto di umidità superiore al TML. Per quanto sopra, i fanghi di dragaggio, potranno essere trasportati:

- a) *a mezzo di unità navali appositamente costruite, equipaggiate e certificate*, così come specificato al par. 7.3.2 del Codice IMSBC e richiamato al par.6.2 e al par. 7.1 b. di cui al Decreto Dirigenziale n.1340 del 30.11.2010;
- b) *da draghe impiegate in navigazione internazionale, ai sensi degli articoli 4 e 5 della Convenzione Load Line – Protocollo 1988*: potrà considerarsi soddisfacente l'applicazione delle linee guida DR 68 rev.1 di cui alla International Load Lines Convention, secondo i contenuti della Circolare LL.3/Circ. 205 in data 27.10.2011 e ss.mm. e ii., in regime di esenzione e da valutarsi caso per caso a cura dell'Amministrazione, in base all'art.6 (3) ICLL. In merito, si precisa che tale fattispecie potrà risultare applicabile solo a seguito della manifestazione di cooperazione dell'Amministrazione italiana a quella olandese, originatrice della Circolare sopra menzionata e successiva prevista comunicazione all'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO);
- c) *da draghe impiegate in navigazione nazionale*: potrà considerarsi soddisfacente l'applicazione dei requisiti di cui all'art. 68 del D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435 (Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare).

Si significa che condizione necessaria e vincolante ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui ai sopra citati punti sub b) e c) è che la draga che si intende impiegare ai fini del trasporto in discussione sia rispondente alle caratteristiche di cui alla seguente

definizione: “A dredger is a self-propelled, manned vessel capable of loading dredgings at sea and fitted with bottom doors or of split type. Similar means for discharging or dumping the dredgings to the sea shall be to the satisfaction of the Administration”. Caratteristiche queste ultime, che potranno essere rinvenute nel corrispondente certificato di classe o certificato di navigabilità, rilasciato sulla base della dichiarazione ai fini dell'Ente tecnico, dell'unità.

Ai fini del rilascio del provvedimento di ammissibilità al trasporto marittimo del prodotto in parola, nel precisare l'esclusione di tale tipologia di carico dall'applicazione delle procedure di campionamento (così come previsto dal paragrafo 7.3.1.2 del IMSBC Code), dovrà essere inoltrata al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, per il tramite della Capitaneria di Porto di Savona (che fornirà, nella lettera di trasmissione, il previsto parere, a seguito di verifica di completezza e coerenza con la norma succitata), la seguente documentazione:

- a) istanza da parte dello shipper, corredata dei previsti allegati autorizzativi relativi al dragaggio, ai sensi della vigente normativa ambientale e piano operativo di dragaggio e successivo conferimento dei sedimenti;
- b) relazione tecnica dettagliata dello shipper, munita di relativo parere rilasciato da un Consulente Chimico di porto nel quale, tra l'altro, dovrà essere dato atto della determinazione del peso specifico del prodotto in mucchio;
- c) certificazione nave, come previsto dal paragrafo 7.1 b) dell'Allegato al D.D. 1340/2010.

Resta inteso che in caso di trasporti internazionali sarà necessario anteporre, alla precitata procedura, il raggiungimento di un “*Tripartite Agreement*” tra la competente Amministrazione del porto di caricazione, l'Amministrazione del porto di scaricazione e lo Stato di bandiera dell'unità interessata, secondo le istruzioni di cui alla Circolare serie merci pericolose n. 39/2021 in data 13.01.2021 “Trasporto di carichi solidi alla rinfusa non elencati nel Codice IMSBC – sezione 1.3” del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Allo scopo di rendere più fruibile la procedura si riporta di seguito una tabella riassuntiva:

<u>Allegato 9 alla Circolare serie merci pericolose n. 40/2022</u>		
PROCEDURE PER IL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI AMMISSIONE AL TRASPORTO MARITTIMO DI FANGHI DI DRAGAGGIO CON UMIDITA' SUPERIORE AL TML - PARA 7 DEL IMSBC CODE (Punto 5 della Circolare)		
TRASPORTO NAZIONALE		
Fasi del procedimento		Descrizione
1	<i>RICHIESTA dello shipper e TRASMISSIONE PER IL TRAMITE della Autorità Marittima</i>	Le Autorità Marittime dovranno inviare al Reparto VI di Maricogecap, corredata dei previsti allegati autorizzativi relativi al dragaggio ai sensi della vigente normativa ambientale e piano operativo di dragaggio e successivo conferimento dei sedimenti e anche i seguenti allegati: a) RELAZIONE TECNICA – (dettagliata, munita di relativo parere teso all'imbarco e al trasporto del prodotto rilasciato da un Consulente Chimico di porto); b) CERTIFICAZIONE NAVE – (cfr. par. 7.1 b del D.D. 1340/2010.)
2	<i>PROVVEDIMENTO del Comando Generale</i> Allegato 1 par. 3.3. del D.D. 1340/2010	una volta che è stato confermato che il prodotto da trasportare consiste in “Fanghi di dragaggio” quale carico solido alla rinfusa, non elencato nel Codice IMSBC, ma assimilato a carico di Gruppo “A” sarà possibile emanare il provvedimento di ammissione al trasporto marittimo da parte di questo Comando Generale.
TRASPORTO INTERNAZIONALE		
3	TRIPARTITE AGREEMENT+ PROVVEDIMENTO del Comando Generale para 1.3 del IMSBC Code	Nel caso di trasporto marittimo internazionale sarà necessario anteporre alla succitata procedura, il raggiungimento di un “ <i>Tripartite Agreement</i> ” tra la competente Amministrazione del porto di caricazione, l'Amministrazione del porto di scaricazione e lo Stato di bandiera dell'unità interessata. (Cfr. Circolare serie merci pericolose n. 39/2021 in data 13/01/2021)

Posto quanto sopra, in relazione a particolari esigenze locali, l'Autorità marittima può rilasciare un'autorizzazione periodica all'imbarco e trasporto, comunque non superiore a novanta giorni, purché:

- a) si tratti di un trasporto marittimo tra due porti nazionali con frequenza non inferiore alle due corse settimanali;
- b) sia sempre imbarcato il medesimo carico, alle stesse condizioni e in quantità non superiore a quella dichiarata nella documentazione presentata dal richiedente;
- c) il trasporto sia effettuato sempre con la medesima unità navale, come dichiarato nella documentazione presentata dal richiedente.
- d) sia stato preventivamente acquisito il parere favorevole da parte dell'Autorità marittima del porto di sbarco.

Prima dell'inizio delle operazioni copia dell'autorizzazione sarà inviata, a cura dell'armatore o raccomandatario marittimo, all'Autorità marittima del porto di sbarco, tramite interfaccia unica nazionale, mediante digitazione nella maschera grafica prevista sul PMIS nell'interfaccia dedicata.

Laddove si rilevino problemi di funzionamento dell'interfaccia unica nazionale o questa Autorità marittima ne dichiari la temporanea indisponibilità, le informazioni saranno inviate all'indirizzo di posta elettronica certificata.

La validità dell'autorizzazione periodica all'imbarco, relativamente alla permanenza delle condizioni stabilite dall'Amministrazione con il provvedimento di ammissione al trasporto, nonché di quelle previste nell'autorizzazione periodica all'imbarco, è subordinata alle valutazioni locali di questa Autorità marittima, anche avvalendosi della competenza tecnica del consulente chimico di porto.

TITOLO IV

Disposizioni per il trasporto di granaglie

Articolo 16

Documentazione da possedere per le navi da carico che trasportano granaglie

In conformità a quanto previsto dal Decreto Dirigenziale 289/2016 emanato dal Comandante Generale del corpo delle Capitanerie di porto in data 23.03.2016, il comandante di una nave che approda per caricare, scaricare od abbia a bordo in transito delle granaglie alla rinfusa deve osservare le procedure applicative del Codice internazionale per il trasporto sicuro di granaglie alla rinfusa (International code for the safe carriage of grain in bulk) ed indicare nella «Nota di informazioni all'autorità marittima» trasmessa tramite interfaccia unica nazionale, mediante digitazione nella maschera grafica prevista sul PMIS nell'interfaccia dedicata, gli estremi dell'«Authorization carriage on grain» e del «Grain Loading Manual» ovvero per le navi italiane, gli estremi del «Documento di autorizzazione al trasporto di granaglie», rilasciato da un organismo autorizzato (secondo i modelli riportati in allegato I, II e III al D.D. 289/2016) ed il «Manuale di caricazione delle granaglie» vidimato per approvazione dall'organismo autorizzato.

Prima della caricazione, il caricatore deve fornire al comandante della nave, ai sensi del comma 2 dell'art.7 del predetto Decreto Dirigenziale, per iscritto, adeguate informazioni concernenti: natura del carico, massa lorda totale, fattore di stivaggio delle granaglie, angolo di riposo ed ogni eventuale istruzione relativa alle condizioni del carico, per il trasporto in sicurezza.

TITOLO V

Disposizioni particolari relative alle operazioni di imbarco, sbarco e movimentazione di merci fumigate, caricate alla rinfusa nelle stive delle navi

Articolo 17

Definizioni

- a) **Exposure time:** tempo di esposizione necessario al prodotto fumigante per svolgere la sua funzione e che è indicato nell'etichetta del produttore e riportato nelle prescrizioni del Fumigation Certificate;
- b) **Fosfina, fosfuro di idrogeno (*phosphine, hydrogen phosphide*), PH_3 :** fumigante generalmente applicato mediante utilizzo di sali di fosfuro di alluminio o di magnesio in vari confezionamenti;
- c) **Fumigazione:** processo di applicazione e/o monitoraggio e/o bonifica in ambiente confinato, di gas tossici ai sensi del R.D. 147/27, definiti nell'elenco del D.M. 9 maggio 1927, o di sostanze ad essi assimilabili per il rischio di tossicità descritto nella scheda di sicurezza, o di sostanze in grado di sviluppare gas tossici per reazione, evaporazione, sublimazione o di gas e vapori di gas definiti tossici ed elencati nella lista delle merci pericolose del Codice IMDG e/o Marpol 73/78;
- d) **Metodo di applicazione del trattamento di fumigazione:** metodo utilizzato dal *fumigator in charge* che risulta indicato nel *fumigation certificate*;
- e) **Fumigator in charge:** tecnico incaricato di effettuare il trattamento di fumigazione designato da un'azienda di fumigazione, agenzia governativa o appropriata autorità ed operante al di fuori dei confini nazionali;
- f) **Fumigatore:** ruolo che sul territorio nazionale viene svolto da personale di ditte in possesso di idonea autorizzazione ai sensi dell'art. 8 del R.D. 147/1927;
- g) **Direttore tecnico:** dottore in chimica o in chimica e farmacia o in chimica industriale, ovvero laureato in ingegneria chimica, che assume la direzione tecnica dei servizi

relativi alla custodia, conservazione, manipolazione, trasporto e utilizzazione del gas tossico ai sensi dell'art. 6 del R.D. 147/1927;

- h) **Fumigation certificate** ovvero **In-transit Fumigation Certificate (o Fumigant Application Certificate)**: documento che attesta l'avvenuto trattamento di fumigazione, il prodotto utilizzato, il metodo di applicazione, il dosaggio di fumigante, il tempo di esposizione - *exposure time* – previsto, la data iniziale di fumigazione. Può indicare il tempo di ventilazione delle stive necessario al raggiungimento della condizione di gas free, di cui al successivo punto m);
- i) **PPM**: unità di misura che esprime le parti per milione in volume nell'aria;
- j) **TLV – TWA (Threshold Limit Value - Time Weighted Average)**: valore limite di soglia - media ponderata nel tempo;
- k) **TLV-STEL (Threshold Limit Value - Short Term Exposure Limit)**: valore limite di soglia – limite per breve tempo di esposizione;
- l) **IDLH (Immediately Dangerous to Life and Health)**: indica una concentrazione di una sostanza tale da risultare pericolosa indipendentemente dal tempo di esposizione, tanto da poter compromettere la salute del soggetto in maniera irreversibile, causarne la morte o ridurre la capacità di allontanarsi dalla zona di pericolo;
- m) **Valori limite di esposizione professionale per fosfina (PH₃)**: i valori limite di esposizione professionale di cui:
 - m.1) all'allegato XXXVIII del D.lgs. 81/2008 e s.m.i. adottato, in ultimo, con Decreto Interministeriale 18 maggio 2021 del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali e del Ministro della Salute, di seguito indicati:
 - m.1.1) TLV – TWA: 0.1 ppm;
 - m.1.2) TLV-STEL: 0.2 ppm;
 - m.2) al IDLHs (*Documentation for Immediately Dangerous To Life or Health Concentrations*), ed. May 1994, del NIOSH (*National Institute for Occupational Safety and Health*), di seguito indicato: IDLH: 50 ppm.
- n) **Until gas free**: condizione che esprime l'accessibilità in sicurezza di uno spazio chiuso trattato con fosfina ovvero che il valore di fosfina rilevato in tutte le stive e locali annessi risulta inferiore al TLV – TWA, indicato al punto m.1.1) di cui sopra;
- o) **Certificato di non pericolosità per merci da sbarcare**: Certificato rilasciato dal Consulente Chimico di porto, con eventuali prescrizioni e chiara evidenza di parere favorevole o sfavorevole alla scaricazione del prodotto;
- p) **Certificato di accessibilità alle stive**: Certificato rilasciato dal Consulente Chimico di porto con eventuali prescrizioni e chiara evidenza di parere favorevole o sfavorevole all'ingresso di uomini all'interno delle stive;
- q) **Datore di lavoro**: Soggetto su cui ricade la responsabilità dell'organizzazione aziendale ed a cui, di conseguenza, vengono attribuiti degli obblighi specifici relativi alla sfera della sicurezza volti a garantire un ambiente di lavoro sicuro per i dipendenti.
- r) **Distacco**:

Il distacco si ha quando un datore di lavoro (detto "distaccante"), per soddisfare un proprio interesse, pone temporaneamente uno o più lavoratori ("distaccati") a disposizione di un altro soggetto (detto "distaccatario") per l'esecuzione di una determinata attività lavorativa. (art. 30 del D.Lgs. 276/2003)

Nel caso di lavoratori distaccati, si applicheranno le disposizioni previste, dall'articolo 3 comma 6 del "Testo Unico Salute Sicurezza Lavoro" - D.Lgs. 81/08;
- s) **Appalto**: il contratto con il quale una parte (appaltatore) assume, con organizzazione dei mezzi necessari e con gestione a proprio rischio, il compimento di un'opera o di un servizio verso un corrispettivo in denaro" in favore di un'altra parte (committente o appaltante). Nei casi di contratti d'appalto o d'opera o di somministrazione si applicheranno le disposizioni contenute nell'articolo 26 del del "Testo Unico Salute Sicurezza Lavoro" - D.Lgs. 81/08.

Articolo 18

Comunicazione utilizzo materiale fumigante

Il Comandante della nave, anche tramite il Raccomandatario marittimo, deve comunicare all'Autorità Marittima ed al Consulente Chimico di porto ed al Terminalista/Impresa Portuale tramite interfaccia unica nazionale, che è stato utilizzato fumigante per la preservazione del carico presente a bordo, allegando il certificato **"Fumigation certificate"** ovvero **"In-transit Fumigation Certificate (o Fumigant Application Certificate)"** – come da punto h delle sopra riportate Definizioni - specificando:

- di possedere a bordo la scheda di sicurezza relativa al fumigante in lingua inglese nonché nella lingua di lavoro di bordo;
- orari durante i quali sia stata eventualmente già compiuta la ventilazione del carico (risultante dal Giornale Nautico o *logbook* di bordo);
- modalità di ventilazione (meccanica mediante ventilatori o naturale a stive aperte).

Le informazioni di cui sopra devono essere comunicate almeno 24 ore prima dell'arrivo della nave in rada, ovvero, se la navigazione è di durata inferiore alle 24 ore, al momento in cui la nave lascia il porto precedente. Qualora alla partenza della nave non è noto il porto di scalo, o esso cambia in corso del viaggio, il Comandante della nave invia anche tramite il Raccomandatario Marittimo le comunicazioni di che trattasi senza ritardo, non appena sia noto il porto di destinazione.

È fatto altresì obbligo di rispettare tutte le disposizioni riportate nelle Circolari IMO MSC.1/Circ. 1358 e MSC.1/Circ.1264, come modificata dalla MSC.1/Circ.1361/Rev.1, per quest'ultima relativamente al punto 3.3.2 *Fumigation continued in transit*.

Qualora sia stata effettuata la fumigazione mediante sviluppo di Fosfina dovranno essere rispettate anche tutte le disposizioni riportate nella Raccomandazione dell'IMO MSC.1/Circ. 1264 nell'Appendice 1 punto 3.2 *"Phosphine"*.

Qualora sia stata effettuata la fumigazione *"in transit"* dovrà essere fornita copia dell'Appendice 3 parte A e B dell'IMO MSC.1/Circ. 1264, come modificata dalla MSC.1/Circ.1361/Rev.1, debitamente firmata dal Comandante della nave e dal fumigatore, da inoltrare congiuntamente alla comunicazione di cui sopra.

Il personale impiegato a bordo nelle operazioni relative al carico deve essere opportunamente informato con apposita documentazione fornita dal *fumigator in charge* (IMO MSC.1/Circ. 1358, con particolare riferimento al punto 3.1.3.4 e IMO MSC.1/Circ. 1264, con particolare riferimento ai punti 3.1.2.4, 3.3.2.3 e 3.3.2.6., come modificata dalla MSC.1/Circ.1361/Rev.1) nel corso della riunione di coordinamento di cui all'art.20. Lo stesso personale è altresì obbligato ad ottemperare alle linee guida internazionali, a tutte le specifiche prescrizioni impartite, caso per caso, dal Consulente Chimico di porto, dall'Autorità marittima o ogni altra Autorità con diretta competenza in materia.

Equipaggiamenti/strumenti/DPI della nave, forniti dall'Armatore/Società di gestione, devono essere conformi a quanto disposto dalla Circolare IMO MSC.1/Circ.1264 punti 3.3.2.7.1, 3.3.2.7.3 e 3.3.2.12, come modificata dalla MSC.1/Circ.1361/Rev.1, permettendo di effettuare misurazioni al centro delle stive del carico (es. sensore elettrochimico dotato di pompa ed adeguata tubazione che raggiunga il centro della stiva, pompe manuali con adeguata tubazione dotata di alloggiamento finale per la sistemazione della fiala colorimetrica).

Le seguenti disposizioni sono riferite a navi all'ancora nella rada del porto di Savona e Vado Ligure, salvo quanto previsto dai successivi Articoli 21, 22 e 25.

Articolo 19

Ventilazione stive fumigate

1. Le stive del carico sottoposte a trattamento di fumigazione devono essere adeguatamente ventilate prima dell'ingresso in porto ovvero prima di qualsiasi attività operativa e/o commerciale.
2. Il Comandante della nave, prima di richiedere l'intervento del Consulente Chimico di porto, deve obbligatoriamente completare la ventilazione delle stive del carico, per il tempo previsto a ripristinare le condizioni di sicurezza, secondo quanto riportato nel Certificato di fumigazione rilasciato dal *fumigator in charge* e conformemente ai contenuti della MSC.1/Circ. 1264.
3. Qualora il certificato di cui al comma 2 non riporti il tempo previsto a ripristinare le condizioni di sicurezza è obbligatoria una ventilazione di almeno 24 ore continuative.
4. Al termine delle operazioni di ventilazione è onere del Comandante della nave, anche tramite il Raccomandataro Marittimo, comunicare all'Autorità Marittima, al Consulente Chimico di porto ed al terminalista l'avvenuto completamento delle operazioni di ventilazione, utilizzando a tale scopo il modulo allegato alla presente (Allegato 3), che dovrà essere inviato tramite e-mail e per la Capitaneria di porto all'indirizzo di posta elettronica della sezione Sicurezza della Navigazione (sicnav.cpsavona@mit.gov.it)-

Articolo 20

Verifiche del Consulente Chimico di porto

1. Le misurazioni delle concentrazioni dei gas, dei vapori e dell'ossigeno devono essere disposte dal Comandante della nave, anche tramite il Raccomandataro Marittimo, avvalendosi di un Consulente Chimico di Porto.
2. L'attività di misurazione è eseguita in rada. Qualora comprovate cause di forza maggiore non permettano un sicuro accesso sulla nave, previa valutazione della Capitaneria di porto di Savona, verrà concessa la possibilità di effettuare l'attività di misurazione di cui al punto 1 direttamente in banchina.
Il Consulente Chimico di porto, a seguito degli accertamenti di cui sopra, deve rilasciare un "Certificato di non pericolosità per merci da sbarcare" indicante tra l'altro l'esito del controllo stesso. In caso di:
 - a) **esito positivo**, il Consulente Chimico di porto rilascia il certificato di non pericolosità per merci da sbarcare con parere favorevole alla scaricazione del prodotto. La nave è autorizzata a lasciare la rada per dirigersi all'accosto in banchina, procedere all'apertura delle stive del carico ed iniziare le operazioni di scarica solo laddove non è previsto l'ingresso di persone nelle stive del carico o in ambienti della nave comunicanti con accesso alle stive del carico.
 - b) **esito negativo**, il Consulente Chimico di porto deve darne immediata comunicazione dell'esito dell'attività al Comando nave, anche tramite il Raccomandataro Marittimo, disponendo le eventuali prescrizioni di ordine tecnico ed informando altresì l'Autorità Marittima ed il Terminalista/Impresa portuale. Nel caso in cui si rilevi la presenza nelle stive di carico di concentrazioni di gas superiore all'IDLH di cui alla definizione m.2) ovvero superiori a 50 ppm di fosfina dovrà intervenire il *fumigator in charge* o il fumigatore operante nel territorio nazionale italiano.

Articolo 21

Coordinamento della sicurezza

1. Preliminarmente allo svolgimento di qualunque operazione a bordo della nave all'ormeggio, il datore di lavoro deve effettuare una riunione di coordinamento delle operazioni pianificate, comprensiva delle attività analitiche e di sorveglianza delle merci.
2. A tale riunione devono partecipare il Comando della nave, il Responsabile delle operazioni del Terminal/Impresa autorizzata, il Capo Turno/preposto dell'impresa o agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo eventuale (art.17 Legge 84/94) ed altri fornitori di beni o servizi. Il datore di lavoro deve informare sugli esiti della riunione di coordinamento anche i soggetti che intervengono in banchina in fasi successive a tale riunione.
3. I risultati della riunione devono essere verbalizzati e sottoscritti dai soggetti partecipanti sopra identificati.
4. Il datore di lavoro, anche sulla base di quanto eventualmente prescritto dal Consulente Chimico di porto, stabilisce e adotta le misure valutate necessarie al fine di assicurare la tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori avviati ai diversi segmenti operativi per l'intera durata delle operazioni/servizi portuali (apparecchiature ed attrezzature specifiche, procedure operative, interventi di bonifica, monitoraggi della qualità dell'aria, ulteriori misurazioni anche da parte del Consulente Chimico di porto, DPI idonei, ecc.).

Articolo 22

Accesso in stiva

1. Con nave in banchina, prima dell'ingresso di persone nelle stive di carico, il datore di lavoro incarica il Consulente Chimico di porto ad effettuare un'ulteriore verifica, al termine della quale rilascia uno o più "Certificati di accessibilità" alle stive.
2. L'accessibilità dei lavoratori portuali/operatori nelle stive della nave viene autorizzata dal datore di lavoro, sulla base di una analisi del rischio, tenuto conto anche dei risultati riportati all'interno del Certificato di accessibilità rilasciato dal Consulente chimico di porto.
3. A seguito di tale certificazione, l'accesso in stiva di persone è consentito solo se le stesse abbiano nella loro immediata disponibilità anche una maschera pieno facciale con filtro efficace per l'elemento fumigante utilizzato (per uso in caso di emergenza) ed abbiano indossato un analizzatore portatile personale, in monitoraggio continuo, per la determinazione della concentrazione di fumigante in aria. Tale analizzatore deve essere dotato di avvisatore acustico per segnalare il superamento dei limiti TLV/TWA.
4. Qualora l'esito della verifica rilevi valori di sostanze tossiche oltre i limiti previsti dalla normativa vigente, il Consulente Chimico di porto informerà immediatamente la nave, l'Autorità Marittima, ed il Terminalista/Impresa portuale. L'Autorità Marittima, in coordinamento con il Consulente Chimico di porto ed eventualmente con il Comando Provinciale Vigili del Fuoco, con l'Azienda Servizi Sanitari e con l'Autorità di sistema portuale, valuterà le azioni da intraprendere.

Articolo 23

Formazione e addestramento del personale

1. Il datore di lavoro deve accertare che nessun lavoratore/operatore portuale sia incaricato di eseguire operazioni a bordo di navi fumigate senza avere prima ricevuto istruzioni e formazione adeguate ai rischi specifici di tale contesto lavorativo ed alla specifica attività in corso.
2. Il datore di lavoro informa e forma i lavoratori incaricati della esecuzione delle operazioni e/o dei servizi portuali in particolare in merito alle specifiche proprietà del carico, alle relative procedure operative da seguire, alla tipologia di DPI necessari ed alla loro modalità di utilizzo. L'utilizzo di DPI di terza categoria necessita di specifica formazione e addestramento come disposto dell'articolo 77 del D.Lgs. 81/2008.
3. Il personale, eventualmente incaricato dal datore di lavoro, di effettuare campionamenti ambientali, successivi al rilascio dell'accessibilità alle stive da parte del Consulente Chimico di porto, deve aver ricevuto specifica formazione ed essere stato adeguatamente addestrato a tale scopo. La strumentazione eventualmente utilizzata a tale scopo dovrà essere dotata almeno dei sensori per la misura di O₂, CO, PH₃, o altro specifico sensore se è stato utilizzato un fumigante diverso dalla fosfina. Lo strumento dovrà essere dotato di pompa interna ed essere oggetto di manutenzione e di calibrazione come previsto dal produttore.

Articolo 24

Trattamento dei residui dei fumiganti impiegati

Qualora nel carico fumigato, nelle stive o in altri spazi della nave siano presenti confezioni con residui di fumigante (in genere le c.d. "calze"), le stesse confezioni devono essere gestite, dal fumigatore, su richiesta del Comandante della nave, ovvero, dal ricevitore del carico, ovvero, da altro soggetto se diversamente previsto dagli accordi commerciali (es. ditte specializzate al recupero). Nello specifico, i residui di fumigante non potranno né essere rimossi dall'equipaggio né trattenuti a bordo nave, una volta tolti dalle stive del carico, ma opportunamente conferiti in ottemperanza alle specifiche norme in materia di conferimento del prodotto e gestione dei rifiuti provenienti dalle navi.

Qualora, per motivi eccezionali, i residui di fumigante non possano essere gestiti dalle sopra indicate persone, la nave verrà posta in rada in attesa del personale autorizzato a gestire i residui di fumigante.

Articolo 25

Operazioni di fumigazione a bordo navi

1. Le ditte in possesso di idonea autorizzazione ai sensi dell'art. 8 del R.D. 147/1927 che intendono utilizzare gas tossici allo scopo di effettuare operazioni di fumigazione a bordo di navi ormeggiate o alla fonda nell'ambito del porto e della rada devono essere:
 - a) in possesso di licenza all'utilizzo di gas tossici per fumigazione e di figure professionali adeguate, quali il Direttore Tecnico ed operatori muniti di patente di abilitazione all'impiego di gas tossici che si vogliono adoperare in funzione dell'analisi del rischio, se inclusi nella lista dei gas tossici di cui al D.M. 09.05.1927.
 - b) iscritte nei registri di cui all'articolo 68 del Codice della Navigazione.
 - c) di volta in volta autorizzate dall'Autorità Marittima sulla base di quanto disposto dall'art. 41 del R.D. 09 gennaio 1927, n°147.
2. Sulle navi presenti nel porto di Savona è consentita la fumigazione solo negli spazi dedicati al carico. L'eventuale fumigazione in spazi diversi, per esigenze di sanificazione e derattizzazione certificate, potrà essere valutata dalla Capitaneria di porto di Savona.

3. Al fine di ottenere l'autorizzazione ad utilizzare un gas tossico a bordo delle navi, il titolare della ditta di cui al punto 1, ai sensi dell'art. 8 del R.D. 147/1927, deve trasmettere istanza alla Capitaneria di porto di Savona corredata dalla seguente documentazione:

1) dichiarazione del direttore tecnico dalla quale risulti:

- che in ciascuno dei locali della nave nei quali è richiesta l'utilizzazione del gas tossico, questa può effettuarsi senza danni in confronto con terzi e che il Comandante della nave è stato avvertito delle cautele che devono essere osservate dall'equipaggio e dalle altre persone che si trovano a bordo della nave durante l'utilizzazione del gas;
- accettazione per iscritto da parte del Comandante della nave delle avvertenze di cui al punto precedente;
- quali sono le cautele che si intendono attuare, ivi comprese, nel caso, la neutralizzazione del gas;
- che il personale addetto alle operazioni relative all'impiego del gas tossico è stato collettivamente o individualmente assicurato, tanto per il caso di morte che per il caso di inabilità temporanea o permanente avvenuta per infortunio sul lavoro, ed è munito di apparecchi, di riconosciuta efficacia e pronti per l'uso immediato, per la protezione individuale contro l'azione tossica del gas, nonché della cassetta contenente il materiale per l'apprestamento dei soccorsi di urgenza, approvata dal Ministero dell'Interno.

2) dichiarazione del richiedente dalla quale risulti:

- che lo stesso assume, piena ed intera, ogni responsabilità in caso di danni in confronto di terzi, comunque derivanti dalla utilizzazione del gas tossico;
- che gli utenti dei locali immediatamente adiacenti a quelli in cui deve essere eseguita l'operazione, per i quali non sia stata riconosciuta necessaria l'evacuazione, sono stati formalmente diffidati, a sua cura e spese, ad osservare le norme cautelative che a loro saranno prescritte;
- l'accettazione per iscritto delle norme cautelative di cui al punto precedente.

3) "foglio delle operazioni", come previsto dall'art. 41 del R.D. 147/27, secondo il modello di cui al D.M. 09 maggio 1927.

4 Prima dell'inizio dell'attività, il datore di lavoro deve:

- a) convocare una riunione di coordinamento con il personale incaricato delle operazioni, comunicando l'utilizzo dei predetti gas tossici al fine di prevenire qualsivoglia potenziale interferenza lavorativa;
- b) effettuare una riunione di coordinamento con la ditta incaricata di effettuare la fumigazione al fine di condividere eventuali azioni di prevenzioni da attuare;
- c) comunicare, con preavviso di almeno 1 (una) ora, all'A.D.S.P. – Ufficio Territoriale di Savona e alla Capitaneria di porto di Savona l'orario di inizio dell'attività di fumigazione.

Delle riunioni di cui ai precedenti punti a) e b) deve essere mantenuta evidenza documentale.

5 Al termine dell'applicazione del fumigante, il direttore tecnico deve:

- a) rilasciare al bordo nave (che lo consegnerà in copia alle autorità/ricevitore del porto di destinazione) un In-transit Fumigation Certificate (o Fumigant Application Certificate), con indicazione delle caratteristiche e delle procedure applicate, della data iniziale di fumigazione, il dosaggio applicato, il tempo di esposizione richiesto;
- b) trasmettere alla Capitaneria di porto di Savona il "foglio delle operazioni" contenente la specifica delle varie operazioni effettuate durante l'utilizzo del gas tossico.

6 Per quanto non espressamente indicato dovranno essere comunque rispettate tutte le disposizioni di cui alla Raccomandazione IMO MSC.1/Circ. 1264 in data 27.05.2008, al R.D. 9 gennaio 1927, n.147, nonché alle norme internazionali per l'ingresso di persone in spazi confinati.

TITOLO VI

Disposizioni in caso di allibo di rinfuse solide

Articolo 26

Zone in cui è possibile effettuare l'allibo

Fermo restando quanto previsto dalla normativa nazionale ed internazionale in materia nonché dalla presente Ordinanza, le previsioni del presente titolo si applicano alle navi battenti bandiera italiana o straniera che intendano effettuare il trasferimento, da una nave all'altra (allibo), nelle acque dei bacini portuali del Porto di Savona –Vado Ligure, di rinfuse solide.

Le operazioni di allibo dovranno essere effettuate in aree autorizzate da parte della Capitaneria di Porto di Savona.

Non è consentito effettuare trasferimento di rinfuse solide da una nave all'altra per le unità che sostano nella rada di Savona/Vado Ligure.

Articolo 27

Relazione inerente l'allibo da presentare all'Autorità Marittima di Savona

Il soggetto interessato alle operazioni di allibo dovrà presentare alla Capitaneria di Porto di Savona, con un preavviso di 20 giorni almeno, una dettagliata relazione nella quale dovranno essere indicati:

- elementi identificativi delle navi (nome, numero IMO, nazionalità, stazza lorda, anno di impostazione chiglia ed abilitazione alla navigazione e, qualora non ancora conosciuti, gli elementi descrittivi generali quali GT ed elementi costruttivi indicativi e di riferimento);
- elementi identificativi del carico da movimentare (nome tecnico, gruppo e, come appropriato, numero ONU e classe IMO) area dove si intenderebbero effettuare le operazioni di allibo;
- modalità di effettuazione delle operazioni di allibo.

Sulla base dei suddetti elementi di analisi, la Capitaneria di Porto di Savona, sentiti l'Autorità di sistema Portuale di Savona, la ASL di Savona, l'ARPAL, il Consulente chimico del porto, e, per quanto riguarda gli aspetti tecnico nautici, il Capo Pilota del Porto e il Capo Gruppo Ormeggiatori, si pronuncerà sull'idoneità dell'area all'effettuazione delle operazioni di allibo richieste, le quali, tuttavia, per poter essere effettivamente avviate dovranno essere precedute dagli ulteriori adempimenti di cui al successivo art.28.

Articolo 28

Documentazione da presentare per l'autorizzazione delle operazioni di allibo

Ad integrazione di quanto previsto dal precedente art.27, chi intende effettuare le operazioni di allibo dovrà presentare alla Capitaneria di Porto di Savona, con un preavviso di 48 ore, istanza, mediante interfaccia unica nazionale, sia per ottenere il nulla osta allo scarico (nave da allibare – nave madre) sia l'autorizzazione al carico (nave che alliba - nave di servizio), in regola con la vigente normativa in materia di bollo, conforme all'annesso 5 del D.D.1340/2010, unitamente alla “scheda di caricazione/scaricazione” di cui all'annesso 5 bis del D.D. 1340/2010;

Ottenuto il nulla osta all'imbarco/nulla-osta allo sbarco, prima dell'avvio delle operazioni, il raccomandatario marittimo della nave madre dovrà presentare alla Capitaneria di Porto di Savona:

- Piano di scaricazione della nave madre (annesso 7 del D.D. 1340/2010);
- Piano di caricaione della nave di servizio (annesso 7 del D.D. 1340/2010);
- Check-list di sicurezza (annesso 8 del D.D. 1340-2010) firmata dai Comandanti di entrambi le navi controfirmata dal responsabile del Terminal compilata in ossequio alle linee guida per la compilazione della stessa (annesso 8 bis del D.D. 1340-2010).

Articolo 29

Mantenimento delle condizioni di sicurezza durante l'allibo

Le operazioni di allibo potranno avvenire solamente in presenza di condizioni meteo marine assicurate e favorevoli per le attività in questione; i Comandanti delle due unità dovranno verificare costantemente la persistenza delle condizioni meteo marine favorevoli e dovranno, quando reputassero che queste ultime possano essere divenute problematiche, sospendere, anche con giudizio unilaterale, le operazioni.

L'Autorità Marittima si riserva in qualsiasi momento di ordinare la sospensione delle operazioni, qualora, a suo insindacabile giudizio, ritenga non sussistenti le condizioni minime di sicurezza indicate nella presente Ordinanza ovvero il mancato rispetto delle prescrizioni imposte nell'autorizzazione rilasciata.

Articolo 30

Utilizzo "Lingua di lavoro comune" per allibo

Al fine di facilitare l'effettuazione delle manovre di affiancamento e ormeggio delle unità, nonché le operazioni di allibo, i Comandi di bordo delle due navi dovranno concordare una lingua di lavoro comune per le comunicazioni ovvero impiegare lo *Standard Marine Navigational Vocabulary* pubblicato dall'International Maritime Organization.

Articolo 31

Comunicazioni del Pilota di servizio

Appena terminate le operazioni di accosto, il Pilota di servizio ne dovrà dare notizia al Centro VTS della Capitaneria di porto di Savona.

Articolo 32

Dispositivi da utilizzare per la sicurezza delle operazioni di allibo

I cavi di ormeggio tra le due navi dovranno essere tali da poter fronteggiare le relative variazioni di assetto conseguenti al procedere delle operazioni.

Dovranno essere utilizzati, inoltre, parabordi/fenders idonei a permettere l'ormeggio in sicurezza delle due navi fra loro; gli stessi dovranno essere commisurati alla lunghezza e tonnellaggio delle unità, nonché all'altezza delle murate delle stesse.

Le operazioni di ormeggio fra le due navi devono essere compiute sotto la supervisione del Gruppo Ormeggiatori del Porto di Savona, il quale esprimerà preliminarmente anche il proprio parere relativamente all'impiego dei cavi d'ormeggio e dei parabordi/fenders.

Le operazioni di Ormeggio in banchina dovranno essere effettuate esclusivamente dal personale del Gruppo Ormeggiatori del Porto di Savona.

Articolo 33

Accertamenti da parte del Chimico di porto in caso di allibo di carichi appartenenti ai gruppi A e B

Qualora la merce da allibare sia costituita da materiale elencato nel gruppo A (materiali che possono liquefare) dovrà primariamente essere fornita alla capitaneria di Porto di Savona la documentazione attestante l'avvenuta autorizzazione da parte dell'Amministrazione del porto di caricazione delle procedure di cui al paragrafo 4.3 del codice IMSBC e dovranno essere disposti controlli ad opera del consulente chimico di porto per verificare che l'umidità del carico sia inferiore alla TML come rideterminata dallo stesso consulente chimico di porto.

Qualora la merce da allibare sia costituita da materiale elencato nel Gruppo B (materiali che possono presentare rischi chimici) ovvero merci classificate *MHB (materials hazardous only in bulk)* – che possono presentare rischi chimici se caricate alla rinfusa, così come previsto nel Codice IMSBC, prima dell'inizio delle operazioni di allibo, il Consulente chimico del porto dovrà effettuare gli accertamenti necessari relativamente alla non pericolosità delle stive di entrambi le navi (temperatura del carico, presenza di gas tossici e/o infiammabili, presenza della percentuale minima del tenore di ossigeno) esprimendo il proprio parere tecnico ed indicando le eventuali prescrizioni.

Articolo 34

Servizio di vigilanza antincendio durante l'allibo

Durante le operazioni dovrà sempre essere assicurato un servizio di vigilanza antincendio da parte di una squadra per ciascuna nave, formata con personale di bordo munito di certificazione antincendio.

Articolo 35

Precauzioni da adottare durante l'allibo di carichi alla rinfusa ed eventuale sospensione delle operazioni di allibo

Ai fini di prevenzione di eventuali eventi d'inquinamento derivanti dalle operazioni di allibo, dovranno essere assicurate le seguenti prescrizioni:

- le benne utilizzate dovranno essere a chiusura stagna e gli eventuali nastri trasportatori completamente chiusi;
- lo specchio di mare compreso fra le due unità dovrà essere opportunamente protetto al fine di evitare cadute accidentali di materiale a mezzo di teloni, appendici meccaniche o altri apprestamenti idonei; prima della rimozione dei suddetti elementi posti a protezione dello spazio fra le due navi, dovrà essere recuperato il prodotto eventualmente presente sugli stessi.
- la movimentazione delle benne dovrà avvenire in modo tale da limitare al massimo/annullare la perdita di prodotto;

Le operazioni dovranno immediatamente essere sospese dandone immediata conoscenza alla Capitaneria di porto di Savona, qualora le condizioni meteo- marine creino problematiche al trasferimento di carico con particolare riferimento alla perdita di prodotto e presenza di polveri in sospensione.

In caso di carichi di cui al gruppo A o materie reattive con l'acqua, le operazioni dovranno essere interrotte prontamente e le stive chiuse più rapidamente possibile fino all'instaurarsi di condizioni meteo-marine stabili.

Articolo 36

Divieti di attività di bunkeraggio e uso di fiamma durante l'allibo

Durante le operazioni di allibo non possono essere effettuate operazioni di riparazione delle unità che implicino l'uso di fiamma e operazioni di bunkeraggio

TITOLO VII

Disposizioni Datoriali

Articolo 37

Obblighi dei datori di lavoro

Restano fermi tutti gli obblighi posti in capo ai datori di lavoro in materia di sicurezza e salute dei lavoratori, come previsti dalla vigente normativa, per quanto riguarda, in particolare, ogni misura preventiva volta ad informare correttamente i lavoratori in merito ad ogni rischio connesso alle operazioni cui sono destinati nonché ogni procedura di sicurezza atta a prevenire, con opportuni margini di garanzia, ogni minaccia all'incolumità dei propri dipendenti.

Il Comandante della nave, il Terminalista, le imprese portuali, l'impresa o agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo eventuale (art.17 Legge 84/94), ed ogni altro soggetto destinatario di obblighi di tutela in relazione alle fattispecie contemplate dalla presente Ordinanza, dovranno adottare ogni misura ritenuta necessaria a salvaguardare la salute di tutte le persone ricadenti sotto la rispettiva responsabilità, anche se non direttamente annoverate nelle disposizioni del presente provvedimento.

Al fine di consentire il perseguimento degli obiettivi di cui sopra, prima dell'inizio delle operazioni di movimentazione del carico, i soggetti di cui al comma precedente dovranno far pervenire le informazioni a vario titolo richieste dalla presente Ordinanza agli altri soggetti direttamente coinvolti nelle operazioni stesse. (es. lavoratori portuali, tecnici esterni, ecc.).

Inoltre, per gli effetti dell'art. 21 del D.Lgs. n. 272/1999, il datore di lavoro, in base alle prescrizioni comunicate dal Consulente chimico del porto di Savona, che sono parte integrante dell'autorizzazione d'imbarco o del nulla osta allo sbarco rilasciati da questa Autorità Marittima, deve informare i lavoratori incaricati dell'esecuzione delle operazioni portuali sulla natura pericolosa delle merci, impartendo istruzioni in ordine alle modalità delle operazioni, agli attrezzi da usare ed alle cautele da adottare per la loro manipolazione.

TITOLO VIII

Disposizioni Finali

Articolo 38

Entrata in vigore

La presente Ordinanza entra in vigore il giorno 01 febbraio 2025.

L'entrata in vigore della presente Ordinanza abroga le Ordinanze nn. 36/2008 del 15/05/2008 e 186/2018 del 12/09/2018 ed ogni altra norma precedente con essa incompatibile.

Articolo 39

Sanzioni

I contravventori della presente Ordinanza saranno puniti, ove il fatto non sia riconducibile a più grave reato o sanzione amministrativa, ai sensi degli artt. 1174 e 1231 del Codice della Navigazione, del titolo IV del D.Lgs. 27/07/1999, n.272 e dell'art. 35 e seguenti del D.Lgs. 27/07/1999, n.271.

Alle medesime sanzioni è assoggettato colui che non osserva quanto previsto dai Decreti Dirigenziali 1340/2010 e 289/2016 citati in premessa.

È fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservare e far osservare la presente ordinanza la cui pubblicità sia assicurata anche mediante pubblicazione sul sito istituzionale di questa Capitaneria di Porto (www.guardiacostiera.gov.it/savona).

Savona, 20 gennaio 2025

Publicato sul sito istituzionale della
Capitaneria di Porto di Savona in data
20/01/2025

IL COMANDANTE
C.V. (C) Matteo LO PRESTI
MATTEO LO PRESTI
(firmato digitalmente ai sensi del CAD)
In Data/On Date:
lunedì 20 gennaio 2025 09:39:38

Allegato 1

(Declaration signed by the Master of the ship, which must be attached to the application to be submitted as provided for in Article 2 of this Ordinance)

I, THE UNDERSIGNED _____, MASTER OF THE VESSEL _____, HEREBY DECLARE:

- A) I AM FULLY AWARE OF THE PROVISIONS CONTAINED IN SOLAS CONVENTION CHAPTER VI, AS AMENDED, AND I COMMIT TO PERSONALLY VERIFYING, WITH APPROPRIATE TOOLS, COMPLIANCE WITH ALL THE REQUIREMENTS IMPOSED BY THE AFOREMENTIONED REGULATIONS;
- B) I WILL STRICTLY ADHERE TO THE AFOREMENTIONED PROVISIONS DURING THE LOADING AND UNLOADING OPERATIONS OF THE VESSEL;
- C) I HOLD ALL THE NECESSARY CERTIFICATIONS AND DOCUMENTATION FOR THE VESSEL TO CARRY OUT THE ABOVE-MENTIONED OPERATIONS;
- D) I HAVE RECEIVED FROM THE SHIPPER THE CERTIFICATES CONCERNING THE PHYSICAL AND CHEMICAL CHARACTERISTICS OF THE CARGO;
- E) I AM IN POSSESSION OF ALL THE DEVICES REQUIRED BY THE AFOREMENTIONED REGULATIONS, INCLUDING MEDICAL SUPPLIES, PERSONAL PROTECTIVE EQUIPMENT REQUIRED BY TECHNICAL BODIES, INSTRUMENTS TO MEASURE OXYGEN LEVELS, FLAMMABLE GASES, TOXIC GASES, ETC.;
- F) I HAVE ACTIVATED AND CHECKED THE EFFICIENCY OF THE SHIP'S FIXED AND PORTABLE FIREFIGHTING EQUIPMENT;
- G) ALL VENTILATION SYSTEMS ARE FULLY OPERATIONAL AND, WHERE POSSIBLE, HAVE BEEN SET TO RECIRCULATE DURING LOADING AND UNLOADING OPERATIONS.

Date _____ time _____

MASTER'S SIGNATURE

Allegato 2

(Declaration of Cargo Temperature Monitoring, which must be completed and transmitted to the Savona Harbour Master by the Master of the ship 48 hours before the ship enters the maritime district waters of Savona)

FM MASTER M/V _____

TO SAVONA HARBOUR MASTER (sicnav.cpsavona@mit.gov.it)

M/V _____ - FLAG _____ CALL SIGN _____ GRT _____ CARGO
ON BOARD M/T _____ COAL (SPECIFY WHICH PLACE OF QUARRYING
_____); CLASSIFIED AT CATEGORY _____ BY D.M. 22.07.1991; GRANULOMETRY
_____; LOADING IN _____ PORT; CERTIFICATE OF FITNESS/DOCUMENT OF
COMPLIANCE/AUTORIZATION TO CARRY MATERIALS LISTED IN APPENDIX C -DELETE
AS APPROPRIATE- ISSUED ON ____/____/____ BY _____)

I MASTER OF ABOVE VESSEL ASSURE THAT RECEIVED, BEFORE LOADING COAL, ALL APPROPRIATE AND REQUIRED INFORMATION INERENT IN CARGO TRASPORTED, INCLUDE DETAIL RELATIVE AT HEALTAND SAFETY MEASURES; INSTRUCTION FOR THEIR APPLICATION AND PROCEDURES TO FOLLOW IN EMERGENCY EVENT. FURTHERMORE, FOR MOORING PERMISSION, I DECLARE:

1. TIME AT SEA FROM LOADING PORT (_____) TO SAVONA PORT _ (____) DAYS

2. CARGO TEMPERATURE, PER EACH HOLD AND PER DAY, IN LAST WEEK WAS:

DAY						
HOLD No 1 (*)						
HOLD No 2 (*)						
HOLD No 3 (*)						
HOLD No 4 (*)						
HOLD No 5 (*)						
HOLD No 6 (*)						

(*)Delete based on the number of cargo holds on the ship.

3. LOW EXPLOSIVE LEVEL IN PERCENTAGE, PER EACH HOLD AND PER DAY, IN LAST WEEK WAS

DAY						
HOLD No 1 (*)						
HOLD No 2 (*)						
HOLD No 3 (*)						
HOLD No 4 (*)						
HOLD No 5 (*)						
HOLD No 6 (*)						

(*)Delete based on the number of cargo holds on the ship.

4. CARGO ON BOARD HAS/HAS NOT TENDENCY TO RELEASE ORGANIC COMPOUNDS;

5. ALL PRECAUTIONARY MEASURES, PRESCRIBED BY I.M.O. REGULATION, INERENT IN KIND OF COAL TRANSPORTED, HAVE BEEN ASSURED BEFORE LOADING THE CARGO;

6. GAS DETECTOR IS IN PERFECT WORKING ORDER;

7. SHIP IS EQUIPPED WITH INSTRUMENTS ABLE TO MEASURE THE CONCENTRATION OF GAS OR OXIGEN, IN HOLDS WHERE CARGO IS STORED;

8. CARGO ON BOARD HAS NOT SIGNS OF SELF IGNITION;

9. HATCHES WILL BE OPEN WITH ALL PRECAUTIONARY MEASURES NEEDED FOR KIND OF COAL TRASPORTED;

10. HATCHES AND ACCESS TO HOLDS WILL BE OPEN AT LEAST 2 HOURS BEFORE BEGINNING UNLOADING OPERATIONS.

Date _____ time _____

MASTER'S SIGNATURE

Allegato 3

(Declaration of Completion of Ventilation Operations, which must be completed and transmitted to the the Savona Harbour Master by the Master of the ship prior to entering the port or before any operational and/or commercial operations)

FM MASTER MV

TO: SAVONA HARBOUR MASTER (sicnav.cpsavona@mit.gov.it)

TO: SAVONA PORT'S CHEMIST

SUBJECT: CARGO HOLDS VENTILATION DECLARATION

THE UNDERSIGNED CAPTAIN OF MV _____ IMO N. _____
HEREBY DECLARES THAT ALL CARGO HOLDS OF THE A.M. VESSEL UNDER MY
COMMAND HAS BEEN DULY VENTILATED BY MEAN OF THE FOLLOWING METHOD
(PLEASE CHECK THE METHOD APPLIED):

- ☐ BY NATURAL VENTILATION OPENING ALL THE HOLD'S SCUPPERS AND
MANHOLES;
☐ BY FORCED (MECHANICAL) VENTILATION WHILE ALL THE SCUPPERS AND
MANHOLES WAS KEPT CLOSED AT ANY TIME AND BY THE FOLLOWING TIMES
TABLE:

DATE _____ FROM (TIME) _____ TO (TIME) _____

DATE _____ FROM (TIME) _____ TO (TIME) _____

DATE _____ FROM (TIME) _____ TO (TIME) _____

I ALSO DECLARE

1. OF HAVING VENTILATED ALL CARGO HOLDS IN COMPLIANCE WITH THE
PROVISIONS AND INSTRUCTIONS RECEIVED BY THE FUMIGATION COMPANY AS
INDICATED ON THE FUMIGATION CERTIFICATE OR – IN ABSENCE OF SAID
PRESCRIPTION – TO HAVE CARRIED OUT A CONTINUOUS VENTILATION OF AT
LEAST 24 HOURS;
2. OF HAVING MEASURED AT THE END OF THE VENTILATION PROCESS THE
CONCENTRATION OF RESIDUES OF FUMIGANT AND MEASURING IN ALL CARGO
HOLDS THE PRESENCE OF:
A) PHOSHINE PH3 < 0.1 ppm;
B) _____ < _____ ppm;
(please indicate a different kind of fumigant and its concentration in PPM)
3. OF HAVING MEASURED THE PRESENCE OF FUMIGANT AGENTS IN ALL THE SPACES
MENTIONED IN ITEM 3.3.2.5 (ACCOMODATION, ENGINE-ROOMS, FORECASTLE
HEAD SPACES, ...) OF RECOMMENDATIONS ON THE SAFE USE OF PESTICIDES IN
SHIPS APPLICABLE TO THE FUMIGATION OF CARGO HOLDS, AND HAVING FOUND
THE FOLLOWING MEASUREMENT:
A) PHOSPHINE PH3 < 0.1 ppm;
B) _____ < _____ ppm;
(please indicate a different kind of fumigant and its concentration in PPM)
4. THAT ANY FUMIGANT RESIDUE WILL BE TRATED IN ACCORDANCE TO RESOLUTION
MSC.1/Circ. 1264 DATED MAY 27 2008 "Recommendations on the safe use of pesticides
in ships applicable to the fumigation of cargo holds", AS MODIFIED.

Date _____ time _____

MASTER'S SIGNATURE



CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

ORDINANZA

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Savona:

VISTA la propria ordinanza n.42/2025 in data 31.03.2025, con la quale sono state dettate le disposizioni che regolano il conferimento dei rifiuti da parte delle navi che scalano il porto di Savona e Vado Ligure e la possibilità di ottenere l'autorizzazione al mantenimento a bordo degli stessi sino ad altro porto dotato di idonei impianti di ricezione;

VISTI il Codice della Navigazione approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 ed il relativo Regolamento di esecuzione approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952 n. 328;

VISTO il proprio Decreto n.25/2014 in data 02.09.2014 e ss.mm.ii. con la quale è stato approvato il "Regolamento di sicurezza, di polizia portuale e dei servizi marittimi del comprensorio portuale di Savona -Vado Ligure";

VISTO il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e di Trasporti in data 27 Aprile 2017 recante "adempimenti di arrivo e partenza delle unità addette ai servizi locali, alla pesca professionale, all'acquacoltura, alla navigazione da diporto o di uso privato o in conto proprio nonché delle unità adibite a servizi particolari;

VISTO il Decreto del Ministero della Sanità in data 22 maggio 2001 recante "misure relative alla gestione e alla distruzione dei rifiuti alimentari prodotto a bordo di mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali";

VISTO il Decreto Legislativo n. 197 in data 8 novembre 2021 – "Recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE";

VISTO il Regolamento di esecuzione (UE) 2022/89 della Commissione del 21 gennaio 2022 recante modalità di applicazione della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il metodo da utilizzare per il calcolo della sufficiente capacità di stoccaggio dedicata;

VISTO il dispaccio n. RAM /28658 in data 7 marzo 2022 con cui il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio – Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto – ha fornito una prima interpretazione di alcune disposizioni contenute nel Decreto Legislativo n.197/2021;

VISTO il vigente "Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi facenti scalo nei porti di Savona e Vado Ligure", presentato dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale al Comitato di Gestione in data 03.03.2023;

VISTO il Decreto Legislativo n. 46 in data 8 marzo 2024 inerente le "Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, di recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019,

relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE”;

RITENUTO opportuno emanare apposita ordinanza al fine di aggiornare la disciplina de qua sulla base delle nuove disposizioni di cui al D.lgs n.197/2021;

RITENUTO necessario, ai fini dello snellimento e della trasparenza dell'attività amministrativa, nonché delle ragionevoli aspettative di certezza degli utenti e degli operatori del porto, far conoscere gli elementi di valutazione e le linee guida circa il conferimento dei rifiuti da parte delle navi che scalano i porti di Savona e Vado Ligure;

RITENUTO opportuno, alla luce delle osservazioni pervenute dal Cluster marittimo a seguito dell'approvazione dell'Ordinanza n.42/25 sopra citata, specificare alcuni aspetti al fine di dettagliarne ulteriormente la disciplina, procedendo pertanto all'emanazione di una nuova ordinanza che abroga e sostituisce la precedente di pari oggetto;

ORDINA

Articolo 1

Ambito di applicazione e definizioni (Artt. 2 e 3 D.Lgs n.197/2021)

- 1.1 A decorrere dal giorno 01 maggio 2025 tutte le navi, indipendentemente dalla loro bandiera, che fanno scalo o che operano nei porti di Savona e Vado Ligure e che rientrano nell'ambito di applicazione di cui al D.Lgs n.197/2021, come modificato dal D.Lgs n.46/2024, sono tenute ad osservare le disposizioni della presente Ordinanza.
- 1.2 Le definizioni dei termini e l'ambito di applicazione cui si fa riferimento nella presente Ordinanza sono quelli di cui agli artt. 2 e 3 del D.Lgs n. 197/2021, come modificato dal D.Lgs n.46/2024, ivi comprese le esclusioni e le eccezioni di cui al punto a) comma 1 dell'articolo 3 dello stesso Decreto Legislativo.

Articolo 2

Notifica anticipata dei rifiuti (Art. 6 D.Lgs. n.197/2021)

- 2.1 L'operatore delegato dall'armatore o dal comandante della nave, l'agente raccomandatario, o il comandante di una nave che rientra nell'ambito di applicazione D.Lgs 19 agosto 2005, n. 196, diretta verso il porto di Savona o Vado Ligure, compila in modo veritiero e preciso il modulo di “*notifica anticipata dei rifiuti*”, di cui **all'allegato 1** alla presente Ordinanza, e trasmette tutte le informazioni in esso contenute alla Capitaneria di porto di Savona attraverso l'utilizzo della piattaforma PMIS2.
- 2.2 La trasmissione deve avvenire:
 - a) con almeno 24 ore di anticipo rispetto all'arrivo previsto nei porti di Savona e Vado Ligure;
 - b) qualora questa informazione sia disponibile a meno di 24 ore dall'arrivo, non appena noto il porto di Savona o Vado Ligure come porto di scalo della nave;
 - c) al momento della partenza dal porto precedente se la durata del viaggio è inferiore a 24 ore.

- 2.3. Il quantitativo di rifiuti stimato, inserito nella “notifica anticipata rifiuti” di cui al precedente punto 2.1., dovrà essere elaborato secondo le indicazioni contenute nell'allegato 2 del Reg. UE 89/2022.
- 2.4. Le navi soggette alla presente ordinanza ma non obbligate all'utilizzo del sistema PMIS 2 devono avvalersi, secondo le medesime tempistiche di cui al precedente punto 2.2, del modulo di “notifica anticipata dei rifiuti” e trasmetterlo via mail agli indirizzi cp-savona@pec.mit.gov.it e tecnica.cpsavona@mit.gov.it.
- 2.5. Le informazioni contenute nel modulo di “notifica anticipata dei rifiuti” sono disponibili a bordo, preferibilmente in formato elettronico, con la tempistica indicata nel D.Lgs. 197/05 e, su richiesta, sono messe a disposizione dell'Autorità Marittima e dell'Autorità competente.
- 2.6. Sono esentati dall'obbligo della notifica, di cui al punto 2.1:
- alle navi di stazza inferiore a 300 GT., inclusi i pescherecci;
 - le navi adibite ai servizi portuali ai sensi dell'art. 1 par. 2, del Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15/02/2017 e delle disposizioni di cui all'art. 3 comma 1 del Decreto Ministeriale 27/04/2017;
 - le navi militari e da guerra, alle navi ausiliari o di altre navi possedute o gestite da uno Stato, se impiegate solo per servizi statali a fini non commerciali;
 - le unità da diporto inferiori ai 45 metri;
 - i mezzi che svolgono attività di raccolta e di trasporto di rifiuti nell'ambito e per conto del proprio impianto portuale di raccolta.
- 2.7. Ai sensi dell'art. 6, comma 6 del D.Lgs. n. 197/2021, le navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari, che non hanno l'obbligo di conferire presso i porti di Savona e Vado Ligure, forniscono le informazioni di cui al presente articolo in forma cumulativa all'Autorità Marittima del porto di scalo presso il quale conferiscono i rifiuti prodotti dalle stesse ed i residui del carico.

Articolo 3

Conferimento dei rifiuti ed autorizzazione al mantenimento a bordo (Art. 7 D.Lgs n.197/2021)

- 3.1 Il Comandante di una nave soggetta all'applicazione della presente Ordinanza, prima di lasciare il porto di Savona o Vado Ligure, è tenuto a conferire tutti i rifiuti presenti a bordo al soggetto unico gestore, come richiamato dal D. Lgs. 197/2021, o apposita ditta autorizzata iscritta nel registro ex art. 68 Cod. Nav., tenendo in considerazione le pertinenti norme in materia di scarico previste dalla Convenzione MARPOL, avendo cura di conferire i rifiuti opportunamente separati tra loro in concordanza a quanto comunicato con la notifica anticipata dei rifiuti di cui al precedente articolo 2. In caso di conferimento non differenziato, il soggetto unico gestore, o ditta autorizzata ex art.68 C.N., è obbligato a darne immediata comunicazione alla Capitaneria di Porto di Savona;
- 3.2 Al momento del conferimento dei rifiuti, il soggetto unico gestore, come richiamato dal D. Lgs. 197/2021, o apposita ditta autorizzata iscritta nel registro ex art. 68 Cod. Nav. deve compilare il modulo di cui all'allegato 3 del D. Lgs. n. 197/2021 (**allegato 2** della presente ordinanza), consegnandone copia al Comandante della nave e

comunicandone i contenuti anche all'Autorità di Sistema Portuale secondo le indicazioni fornite dalla stessa.

- 3.3 Ai sensi dell'art. 7, comma 3, del D. Lgs. n. 197/2021, l'operatore delegato dall'armatore o dal comandante della nave, l'agente raccomandatario, o il comandante di una nave, che rientra nell'ambito di applicazione della presente ordinanza, comunica per via elettronica, utilizzando il sistema PMIS 2, prima della partenza, o non appena in possesso della ricevuta di conferimento dei rifiuti, le informazioni in essa riportate a comprova dell'avvenuto conferimento rifiuti (come da **allegato 2** della presente ordinanza). Le navi non obbligate all'utilizzo del sistema PMIS 2 utilizzeranno la procedura già indicata al precedente punto 2.4.
- 3.4 Fatto salvo quanto previsto dall'art. 7, comma 1 e 5 del D. Lgs n. 197/2021, come modificato dal D. Lgs 46/2024, la nave potrà proseguire verso il successivo porto di approdo senza aver conferito i rifiuti, previa autorizzazione della Capitaneria di porto di Savona, a seguito dell'accertamento delle condizioni previste dall'art.7 comma 4 del D.Lgs n. 197/2021 e purché permanga a bordo una residua capacità di stoccaggio per le tipologie di rifiuti presenti, sufficiente fino al successivo porto di scalo, entro i limiti di soglia di cui all'allegato 1 al Regolamento UE 89/2022.
- 3.5 Ai fini del rilascio dell'autorizzazione di cui al precedente punto, il modulo di "notifica anticipata dei rifiuti", di cui all'allegato 1 della presente Ordinanza, dovrà essere compilato correttamente in ogni sua parte, indicando in maniera specifica il successivo porto di conferimento. Non verranno accettate diciture quali "attesa ordini" o similari. Sarà, inoltre, necessario che, sulla base delle informazioni disponibili, comprese quelle fruibili per via elettronica nel PMIS o nel GISIS, l'Autorità marittima possa accertare che nel successivo porto di scalo siano disponibili adeguati impianti portuali di raccolta.
- 3.6. La richiesta di autorizzazione dovrà pervenire attraverso l'utilizzo della piattaforma PMIS2 alla Capitaneria di porto di Savona nella più breve tra le tempistiche di seguito riportate:
- a. entro 2 (due) ore dal termine delle operazioni di ormeggio per le navi la cui sosta in porto non sia superiore alle 6 (sei) ore;
 - b. non oltre le 4 (quattro) ore antecedenti la prevista partenza per le navi la cui sosta in porto sia superiore alle 6 (sei) ore.

La richiesta di autorizzazione dovrà essere inoltre corredata dall'istanza in bollo da euro 16,00 (o imposta di bollo assolta in modo virtuale ex art. 15 del d.P.R. 642/1972) con la quale viene richiesta l'autorizzazione a procedere verso il successivo porto di scalo senza aver conferito i rifiuti, come da modello in **Allegato 3** alla presente Ordinanza, e da 1 marca da bollo da euro 16,00 o imposta di bollo assolta in modo virtuale ex art. 15 del d.P.R. 642/1972 per il rilascio dell'autorizzazione di cui al precedente punto 3.4.

- 3.7 In caso di mancato rispetto delle disposizioni di cui ai paragrafi precedenti, non potrà essere concessa l'autorizzazione al mantenimento a bordo dei rifiuti e la nave sarà obbligata al conferimento dei rifiuti prodotti e dei residui del carico prima del rilascio delle spedizioni.

- 3.8 Ai fini del rilascio dell'autorizzazione di cui al punto 3.4, l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di effettuare ispezioni a bordo, allo scopo di verificare la rispondenza dei dati relativi ai rifiuti ed alla capacità di stoccaggio a bordo con quelli comunicati tramite il modulo di “*notifica anticipata dei rifiuti*”. Qualora l'Autorità Marittima lo ritenesse necessario, potrà richiedere la collaborazione del Consulente Chimico del porto e/o dell'Ufficio di Sanità Marittima.
- 3.9 Nel caso di conferimento dei rifiuti alimentari, al fine di assicurarne la tracciabilità ed il rispetto delle disposizioni di cui al Regolamento (CE) n. 1069/2009, il modulo “notifica anticipata dei rifiuti”, di cui al precedente art. 2, è integrato con le informazioni richieste dall'art. 6, comma 8, del D.Lgs n. 197/2021.
- 3.10 Nel caso di conferimento di rifiuti alimentari provenienti da Paesi Extra-UE o a questi riuniti, dovranno essere applicate le disposizioni di cui al Decreto del Ministero della Sanità del 22 maggio 2001 e del Regolamento (CE) n. 1069/2009.

Articolo 4

Disposizioni particolari per il conferimento dei rifiuti da parte delle navi che sostano in porto, in rada o presso il terminale offshore per più di 24 ore

- 4.1 Le navi che sostano in porto, in rada o presso i terminal petroliferi, per un periodo superiore a 24 ore, devono sempre conferire i rifiuti di origine alimentare (di cucina) ed ogni altro tipo di rifiuto deperibile all'impianto portuale di raccolta, con periodicità giornaliera. Sono escluse le navi in disarmo, o ad esse assimilabili, per le quali verrà stabilito un diverso termine all'analisi di ogni singola istanza di disarmo, in relazione alla consistenza numerica dell'equipaggio.
- 4.2 La presente disposizione si applica anche nei confronti delle navi autorizzate a conferire in diverso porto le altre tipologie di rifiuti o che intendano comunque conferirli nei porti di Savona e Vado Ligure prima della partenza.
- 4.3. L'Autorità Marittima, sentito, qualora ritenuto necessario, il Consulente Chimico del porto e/o la Sanità Marittima, potrà valutare eventuali richieste di deroga all'obbligo di conferimento giornaliero dei rifiuti alimentari di origine comunitaria, in relazione alla presenza a bordo di impianti di trattamento dei reflui alimentari.

Articolo 5

Esenzioni

(Art. 9 D.Lgs n.197/2021)

- 5.1 Le navi in servizio di linea, che hanno ottenuto il certificato di esenzione dall'Autorità Marittima in cui è situato il porto di conferimento (in conformità all'**allegato 4** della presente ordinanza) ai sensi dell'art.9 del D.Lgs n. 197/2021 e che rispettano le condizioni di cui al comma 1 del medesimo articolo, non hanno l'obbligo di conferire i rifiuti prima di lasciare i porti di Savona e Vado Ligure.
- 5.2 L'operatore delegato dall'Armatore o dal Comandante della nave, l'Agente raccomandatario o il Comandante della nave in servizio di linea con scali frequenti e regolari può ottenere l'esenzione dagli obblighi relativi alla notifica anticipata dei rifiuti e dal conferimento prima di lasciare il porto (ovvero esentate dagli obblighi di cui agli

artt. 6, 7 comma 1 e art. 8 del D. Lgs. 197/2021), previa presentazione di apposita istanza in bollo da euro 16,00 alla sezione Tecnica della Capitaneria di porto di Savona (come da **allegato 5** della presente ordinanza), corredata dalla sottoelencata documentazione:

- dichiarazione dell'Armatore/Compagnia di navigazione dal quale si evince che la nave svolge un servizio di linea con scali frequenti e regolari (vedi art. 2 - Definizioni, del D. Lgs. n. 197/2021);
- accordo che garantisca il conferimento in questo porto dei rifiuti ed il relativo pagamento delle tariffe certificato IOPP e relativo supplemento;
- in caso di assenza di un Gestore unico, indicazione della Ditta autorizzata dall'Autorità di sistema portuale ai sensi ex art. 68 del codice della navigazione, con la quale è stato stipulato un contratto, da allegare, per il servizio di smaltimento dei rifiuti prodotti dalla nave;
- copia del Garbage Record Book degli ultimi 30 giorni;
- copia certificato IOPP e relativo supplemento;

Il provvedimento autorizzativo di esenzione avrà scadenza il 31 dicembre dell'anno di rilascio.

5.3. Le informazioni di cui al certificato di esenzione rilasciate dalla Capitaneria di porto di Savona sono riportate per via elettronica nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 13 del D. Lgs. 197/2021.

5.4. Le società di navigazione che ottengono il certificato di esenzione rilasciato dalla Capitaneria di porto di Savona, forniranno, con cadenza mensile, alla stessa Capitaneria, utilizzando la procedura già indicata al precedente punto 2.4, le informazioni previste con il modulo di "*notifica anticipata dei rifiuti*", rispettando i limiti di soglia di cui all'allegato 1 al Regolamento UE 89/2022, in rapporto alla massima capacità di stoccaggio consentita dalle certificazioni in corso di validità, nonché ricevute dei conferimenti effettuati.

5.5. Qualora il Comando di bordo, durante la sosta temporanea in porto a Savona, effettui operazioni di manutenzione ordinaria e/o straordinaria, dalle quali potrebbe scaturire un aumento dei rifiuti prodotti dalla nave (in particolare acque di sentina, residui oleosi, etc.) che comporteranno, pertanto, il superamento dei limiti imposti dall'allegato 1 al Regolamento UE 89/2022, dovrà essere data comunicazione preventiva alla Sezione Tecnica, sicurezza e difesa portuale della Capitaneria di porto di Savona.

5.6. Ai sensi dell'art. 9, comma 5, del D.Lgs. n. 197/2021, fatta salva l'esenzione concessa, una nave non potrà comunque procedere verso il successivo porto di scalo se è presente un'insufficiente capacità di stoccaggio dedicata a tutti i rifiuti che sono già stati accumulati e che saranno accumulati nel corso del viaggio previsto della nave fino al successivo porto di scalo. Al fine delle relative verifiche, l'Autorità Marittima si riserva di richiedere la pertinente documentazione ed effettuare i previsti controlli.

Articolo 6
Norme sanzionatorie

Fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dall'art.16 del Decreto Legislativo n.197/2021, l'inosservanza delle presenti disposizioni, salvo che il fatto non costituisca reato, sarà punita anche ai sensi dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione.

I contravventori saranno, inoltre, ritenuti responsabili dei danni che dalle loro illecite azioni od omissioni dovessero derivare alle persone, cose e/o all'ambiente marino, ferma restando l'adozione delle misure previste per il risanamento del danno ambientale.

È fatta salva, in ogni caso, la possibilità per l'Autorità marittima di procedere alle ispezioni di cui all'art. 11 del D. Lgs. 197/2021, nonché, in caso di accertata violazione delle pertinenti norme, di procedere all'adozione delle misure amministrative di cui all'art. 11.3 dello stesso decreto.

Articolo 7
Disposizioni abrogative e pubblicità

A decorrere dall'entrata in vigore del presente provvedimento l'ordinanza n. 42/2025, in data 31.03.2025, della Capitaneria di porto di Savona è abrogata.

È fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservare e far osservare la presente ordinanza la cui pubblicità sia assicurata anche mediante pubblicazione sul sito istituzionale di questa Capitaneria di Porto (www.guardiacostiera.gov.it/savona).

Savona, 15 aprile 2025

Pubblicato sul sito istituzionale della Capitaneria di Porto di Savona in data 15/04/2025

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Matteo LO PRESTI
(firmato digitalmente ai sensi del CAD)

Firmato Digitalmente da/Signed by:
MATTEO LO PRESTI

In Data/On Date:
martedì 15 aprile 2025 14:55:58

FORMATO STANDARD DEL MODULO DI NOTIFICA ANTICIPATA PER IL CONFERIMENTO DEI RIFIUTI AGLI IMPIANTI PORTUALI DI RACCOLTA

STANDARD FORMAT OF THE ADVANCE NOTIFICATION FORM FOR WASTE DELIVERY TO PORT RECEPTION FACILITIES

Notifica del conferimento dei rifiuti al **Porto di Savona**

Notification of the delivery of waste to: **Savona's Harbour**

Il presente modulo deve essere conservato a bordo della nave insieme al registro degli idrocarburi, al registro dei carichi, al registro dei rifiuti solidi o al piano di gestione dei rifiuti, come prescritto dalla convenzione MARPOL.

This form should be retained on board the ship along with the appropriate Oil Record Book, Cargo Record Book, Garbage Record Book or Garbage Management Plan as required by the MARPOL Convention.

1. DATI DELLA NAVE

SHIP PARTICULARS

1.1. Nome della nave: <i>Name of ship:</i>		1.5 Proprietario o operatore: <i>Owner or operator:</i>		
1.2 Numero IMO: <i>IMO number:</i>		1.6 Lettere o numero di identificazione: <i>Distinctive number or letters</i>		
		Numero MMSI <i>MMSI (Maritime Mobile Service Identify) number</i>		
1.3 Stazza lorda: <i>Gross tonnage:</i>		1.7 Stato di bandiera: <i>Flag state</i>		
1.4 Tipo di nave: <i>Type of ship:</i>	☐ Petroliera <i>Oil tanker</i> ☐ Nave da carico di altro tipo <i>Other cargo ship</i>	☐ Chimichiera <i>Chemical tanker</i> ☐ Nave passeggeri <i>Passenger ship</i>	☐ Portarinfuse <i>Bulk carrier</i> ☐ Ro-ro <i>Ro-Ro</i>	☐ Container <i>Container</i> ☐ Altro (specificare) <i>Other (specify)</i>

2. DATI RELATIVI AL VIAGGIO E AL PORTO

PORT AND VOYAGE PARTICULARS

2.1 Luogo/nome del terminal: <i>Location/terminal name</i>	2.6 Ultimo porto in cui sono stati conferiti i rifiuti: <i>Last port where waste was delivered</i>
2.2 Data e ora di arrivo: <i>Arrival date and time</i>	2.7 Data dell'ultimo conferimento: <i>Date of last delivery</i>
2.3 Data e ora di partenza: <i>Departure date and time</i>	2.8 Porto di conferimento successivo: <i>Next port of delivery</i>
2.4 Ultimo porto e paese di scalo: <i>Last port and country</i>	2.9 Persona che presenta il presente modulo (se diversa dal comandante): <i>Person submitting this form (if other than the master)</i>
2.5 Porto o paese successivo di scalo (se noto): <i>Next port and country (if known)</i>	

3. TIPO E QUANTITATIVO DI RIFIUTI E CAPACITÀ DI STOCCAGGIO

TYPE AND AMOUNT OF WASTE AND STORAGE CAPACITY

Tipo <i>Type</i>	Rifiuti da conferire (m ³) <i>Waste to be delivered (m³)</i>	Massima capacità di stoccaggio dedicata (m ³) <i>Maximum dedicated storage capacity (m³)</i>	Quantitativo di rifiuti trattenuti a bordo (m ³) <i>Amount of waste retained on board (m³)</i>	Porto in cui saranno conferiti i rifiuti restanti <i>Port at which remaining waste will be delivered</i>	Quantitativo stimato di rifiuti che sarà prodotto tra la notifica e il successivo scalo (m ³) <i>Estimated amount of waste to be generated between notification and next port of call (m³)</i>

MARPOL allegato I — Idrocarburi <i>Marpo Annex I - Oil</i>					
Acque oleose di sentina <i>Oily bilge water</i>					
Residui oleosi (fanghi) <i>Oily residues (sludge)</i>					
Acque oleose di lavaggio delle cisterne <i>Oily tank washing</i>					
Acque di zavorra sporche <i>Dirty ballast water</i>					
Fanghi e residui di lavaggio delle cisterne <i>Sludge and washing tank residues</i>					
Altro (specificare) <i>Other (specify)</i>					

Tipo <i>Type</i>	Rifiuti da conferire (m ³) <i>Waste to be delivered (m³)</i>	Massima capacità di stoccaggio dedicata (m ³) <i>Maximum dedicated storage capacity (m³)</i>	Quantitativo di rifiuti tratti a bordo (m ³) <i>Amount of waste retained on board (m³)</i>	Porto in cui saranno conferiti i rifiuti restanti <i>Port at which remaining waste will be delivered</i>	Quantitativo stimato di rifiuti che sarà prodotto tra la notifica e il successivo scalo (m ³) <i>Estimated amount of waste to be generated between notification and next port of call (m³)</i>
---------------------	---	--	--	---	--

MARPOL allegato II — Sostanze liquide nocive (NLS)¹*MARPO Annex II – Noxious liquid substances (NLS)*

Sostanza di categoria X <i>Category X substance</i>					
Sostanza di categoria Y <i>Category Y substance</i>					
Sostanza di categoria Z <i>Category Z substance</i>					
OS - Altre sostanze <i>OS – other substances</i>					

MARPOL allegato IV — Acque reflue

MARPOL Annex IV - Sewage

--	--	--	--	--	--

MARPOL allegato V — Rifiuti solidi

MARPOL Annex V - Garbage

A. Plastica <i>Plastic</i>					
B. Rifiuti alimentari ² <i>Food waste</i>					
C. Rifiuti domestici (ad esempio prodotti di carta, stracci, vetro, metallo, bottiglie, vasellame ecc.) <i>Domestic waste (eg paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)</i>					
D. Olio da cucina <i>Cooking oil</i>					
E. Ceneri prodotte dagli inceneritori <i>Incinerator ashes</i>					

F. Rifiuti operativi <i>Operational waste</i>					
G. Carcasce di animali <i>Animal carcass(es)</i>					
H. Attrezzi da pesca <i>Fishing gear</i>					
I. Rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche <i>E-waste</i>					
J. Residui del carico ³ (dannosi per l'ambiente marino) <i>Cargo residues (3) (Harmful to the Marine Environment – HME)</i>					
K. Residui del carico ⁴ (non dannosi per l'ambiente marino) <i>Cargo residues (4) (non-HME)</i>					
MARPOL allegato VI — Relativo all'inquinamento atmosferico <i>MARPOL Annex VI – Air pollution related</i>					
Sostanze che riducono lo strato di ozono e attrezzature che contengono tali sostanze ⁵ <i>Ozone depleting substances and equipment containing such substances</i>					
Residui della depurazione dei gas di scarico <i>Exhaust gas cleaning residues</i>					
Altri rifiuti, non disciplinati dalla convenzione MARPOL <i>Other waste, not covered by MARPOL</i>					
Rifiuti accidentalmente pescati <i>Passively fished waste</i>					

Note

- Tali informazioni devono essere usate per i controlli da parte dello Stato di approdo (PSC) e per altri scopi connessi con le ispezioni.
This information shall be used for port State control and other inspection purposes.
- Il presente modulo deve essere compilato in ogni sua parte, salvo nel caso in cui la nave sia esentata a norma dell'articolo 9 della direttiva (UE) 2019/883
This form is to be completed unless the ship is covered by an exemption in accordance with Article 9 of Directive (EU) 2019/883

-
- Può trattarsi di stime. Indicare la designazione ufficiale di trasporto del carico secco.
May be estimates. Indicate the proper shipping name of the dry cargo.
 - Può trattarsi di stime. Indicare la designazione ufficiale di trasporto del carico secco
May be estimates. Indicate the proper shipping name of the dry cargo
 - Derivanti dalle normali attività di manutenzione a bordo.
Arising from normal maintenance activities on board.

FORMATO STANDARD PER LA RICEVUTA DI CONFERIMENTO DEI RIFIUTI

STANDARD FORMAT FOR THE WASTE DELIVERY RECEIPT

Il rappresentante designato del gestore dell'impianto portuale di raccolta deve fornire il seguente modulo al comandante della nave che ha conferito i rifiuti in conformità dell'articolo 7 della direttiva (UE) 2019/883.

The designated representative of the port reception facility provider shall provide the following form to the master of a ship that has delivered waste in accordance with Article 7 of Directive (EU) 2019/883.

Il presente modulo deve essere conservato a bordo della nave insieme al registro degli idrocarburi, al registro dei carichi, al registro dei rifiuti o al Piano di gestione dei rifiuti, come prescritto dalla convenzione MARPOL.

This form shall be retained on board the ship along with the appropriate Oil Record Book, Cargo Record Book, Garbage Record Book or Garbage Management Plan as required by the MARPOL Convention.

1. DATI DELL'IMPIANTO PORTUALE DI RACCOLTA

PORT RECEPTION FACILITY AND PORT PARTICULARS

1.1	Luogo/nome del terminal <i>Location/terminal name:</i>	
1.2	Gestore/i dell'impianto portuale di raccolta: <i>Port reception facility provider(s):</i>	
1.3	Gestore/i dell'impianto di trattamento – se diverso dal precedente: <i>Treatment facility provider(s) – if different from above:</i>	
1.4	Data e ora di conferimento dei rifiuti da: <i>Waste delivery date and time from:</i>	a: <i>to:</i>

2. DATI DELLA NAVE

SHIP PARTICULARS

2.1 Nome della nave: <i>Name of ship:</i>		2.5 Proprietario o operatore: <i>Owner or operator:</i>		
2.2 Numero IMO: <i>IMO number:</i>		2.6 Lettere o numero di identificazione: <i>Distinctive number or letters</i>		
		Numero MMSI <i>MMSI (Maritime Mobile Service Identify) number</i>		
2.3 Stazza lorda: <i>Gross tonnage:</i>		2.7 Stato di bandiera: <i>Flag state</i>		
2.4 Tipo di nave: <i>Type of ship:</i>	☐ Petroliera <i>Oil tanker</i>	☐ Chimichiera <i>Chemical tanker</i>	☐ Portarinfuse <i>Bulk carrier</i>	☐ Container <i>Container</i>
	☐ Nave da carico di altro tipo <i>Other cargo ship</i>	☐ Nave passeggeri <i>Passenger ship</i>	☐ Ro-ro <i>Ro-Ro</i>	☐ Altro (specificare) <i>Other (specify)</i>

3. TIPO E QUANTITÀ DI RIFIUTI RICEVUTI TYPE AND AMOUNT OF WASTE RECEIVED

MARPOL allegato I – Idrocarburi <i>MARPOL Annex I – Oil</i>	Quantità (m³) <i>Quantity (m3)</i>
Acque oleose di sentina <i>Oily bilge water</i>	
Residui oleosi (fanghi) <i>Oily residues (sludge)</i>	
Acque oleose di lavaggio delle cisterne <i>Oily tank washings</i>	
Acque di zavorra sporche <i>Dirty ballast water</i>	
Fanghi e residui di lavaggio delle cisterne <i>Scale and sludge from tank cleaning</i>	
Altro (specificare) <i>Other (please specify)</i>	
MARPOL allegato II – Sostanze liquide nocive (NLS) <i>MARPOL Annex II – NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES (NLS)</i>	Quantità (m³)/Nome⁽¹⁾ <i>Quantity (m3)/Name⁽¹⁾</i>
Sostanza di categoria X <i>Category X substance</i>	
Sostanza di categoria Y <i>Category Y substance</i>	
Sostanza di categoria Z <i>Category Z substance</i>	
OS - Altre sostanze <i>OS – other substances</i>	
MARPOL allegato IV — Acque reflue <i>MARPOL Annex IV - Sewage</i>	Quantità (m³) <i>Quantity (m3)</i>

MARPOL allegato V – Rifiuti solidi <i>MARPOL Annex V – Garbage</i>	Quantità (m³) <i>Quantity (m3)</i>
A. Plastica <i>Plastics</i>	
B. Rifiuti alimentari <i>Food waste</i>	
C. Rifiuti domestici (ad esempio prodotti di carta, stracci, vetro, metallo, bottiglie, vasellame ecc.) <i>Domestic waste (eg paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)</i>	
D. Olio da cucina <i>Cooking oil</i>	
E. Ceneri prodotte dagli inceneritori <i>Incinerator ashes</i>	
F. Rifiuti operativi <i>Operational waste</i>	
G. Carcasse di animali <i>Animal carcass(es)</i>	
H. Attrezzi da pesca <i>Fishing gear</i>	
I. Rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche <i>E-waste</i>	
J. Residui del carico ² (dannosi per l'ambiente marino) <i>Cargo residues (2) (Harmful to the Marine Environment – HME)</i>	
K. Residui del carico ² (non dannosi per l'ambiente marino) <i>Cargo residues (2) (non-HME)</i>	
MARPOL allegato VI — Relativo all'inquinamento atmosferico <i>MARPOL Annex VI – Air pollution related</i>	Quantità (m³) <i>Quantity (m3)</i>
Sostanze che riducono lo strato di ozono e attrezzature che contengono tali sostanze <i>Ozone depleting substances and equipment containing such substances</i>	
Residui della depurazione dei gas di scarico <i>Exhaust gas cleaning residues</i>	
Altri rifiuti, non disciplinati dalla convenzione MARPOL <i>Other waste, not covered by MARPOL</i>	Quantità (m³) <i>Quantity (m3)</i>
Rifiuti accidentalmente pescati <i>Passively fished waste</i>	

- Indicare la designazione ufficiale di trasporto della sostanza liquida nociva coinvolta
Indicate the proper shipping name of the NLS involved.
- Indicare la designazione ufficiale di trasporto del carico secco
Indicate the proper shipping name of the dry cargo

Il sottoscritto _____ nella qualità di _____
della M/N _____ numero IMO _____ bandiera
_____ G.T. _____

CHIEDE

A codesto Comando di voler rilasciare alla nave in oggetto l'autorizzazione a procedere verso il successivo porto di scalo _____ senza aver conferito i rifiuti, in ottemperanza alle disposizioni contenute nell'art. 7 comma 4 del Decreto legislativo 08 novembre 2021, n. 197.

Si allega:

- n. 1 marca da bollo da euro 16.00 o imposta di bollo assolta in modo virtuale ex Art. 15 del D.P.R. 642/1972 ;
- trasmissione delle informazioni contenute negli Allegati 2 e 3 (Decreto L.gs. 197/2021);

Luogo e Data, _____

Firma



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

Certificato di Esenzione a norma dell'articolo 9 in relazione alle prescrizioni di cui agli articoli 6, 7, par 1, e 8 della Direttiva (UE) 2019/883 nei porti di Savona – Vado Ligure (Italia)

Il Comandante del Porto di Savona

VISTA l'istanza assunta al prot. n. _____ in data _____, con cui l'agenzia raccomandataria _____ ha chiesto per conto della _____ il rilascio dell'esenzione dall'obbligo di notifica per la M/N _____ di cui all'articolo 9 del Decreto Legislativo n. 197 del 8/11/2021;

VISTO il Decreto Legislativo n. 197 del 8/11/2021;

CONSIDERATO che la M/n _____ può considerarsi una nave di linea facente scali frequenti e regolari presso il bacino portuale di Savona con tratta _____;

ESENZIONE OBBLIGO DI NOTIFICA

Nome della nave	Lettere o numero di identificazione (IMO)	Stato di bandiera
-----	-----	-----

effettua traffico di linea con scali frequenti e regolari presso i seguenti porti ubicati in _____ secondo un calendario o una rotta prestabilita (vedasi allegato 1).

E fa scalo presso tali porti almeno una volta ogni due settimane _____

ed esistono accordi che garantiscono il conferimento dei rifiuti e il pagamento delle tariffe al porto o a una terza parte nel porto di: _____

(inserire riferimento contrattuale fra armatore/comandante e società di recupero rifiuti)

ed è pertanto esentata, in conformità al Decreto Legislativo n. 197 del 8 novembre 2021 dalle prescrizioni in materia di:

- obbligo di conferimento dei rifiuti delle navi;
- notifica anticipata dei rifiuti; e
- pagamento di una tariffa obbligatoria al seguente porto/porti: _____

I presente certificato è valido fino al _____, a meno che i motivi alla base del rilascio del certificato non cambino prima di tale data.

Savona, 31 marzo 2025

d'ordine
IL CAPO SEZIONE TECNICA

Il sottoscritto _____ nella qualità di _____
della M/N _____ numero IMO _____ bandiera
_____ G.T. _____

CHIEDE

A codesto Comando di voler rilasciare per la nave in oggetto l'esenzione per:

- ☐ l'obbligo di conferimento dei rifiuti delle navi;
- ☐ la notifica anticipata dei rifiuti;
- ☐ il pagamento di una tariffa obbligatoria al seguente porto/porti:

in quanto la stessa svolge servizio di linea con scali frequenti e regolari ed esiste un accordo che garantisce il conferimento dei rifiuti e il pagamento delle tariffe.

A tal fine, si allega:

- n. 1 marca da bollo da euro 16.00 o imposta di bollo assolta in modo virtuale ex Art. 15 del D.P.R. 642/1972;
- dichiarazione dell'Armatore/Compagnia di navigazione dal quale si evince che la nave svolge un servizio di linea con scali frequenti e regolari (art.2 D. Lgs. n. 197/2021);
- in caso di assenza di un Gestore unico, l'indicazione della Ditta autorizzata dall'Autorità di sistema portuale ai sensi ex art. 68 del codice della navigazione, con la quale è stato stipulato un contratto per il servizio di smaltimento dei rifiuti prodotti dalla nave;
- copia del Garbage Record Book degli ultimi 30 giorni;
- copia certificato IOPP e relativo supplemento.

Luogo e Data, _____

Firma
