

**AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE**  
**RAPPORTO INTEGRATO SULLA SICUREZZA PORTUALE**  
**AGGIORNAMENTO NOVEMBRE 2009**

**ALLEGATO 3**

**Ordinanze della Capitaneria di Porto e dell'Autorità Portuale di  
Trieste**

## INDICE

1	ORDINANZA n. 01/2003 .....	3
1.1	Regolamento .....	4
2	ORDINANZA N. 02/2003 .....	18
2.1	Regolamento per le operazioni di bunkeraggio alle navi e galleggianti nell'ambito del circondario marittimo di Trieste .....	19
3	ORDINANZA 26/05 .....	33
4	ORDINANZA n. 72/2009 .....	37
4.1	Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Trieste .....	38
5	ORDINANZA N. 08/2006 .....	48
6	ORDINANZA N. 92/2008 .....	63
7	ORDINANZA N° 43 / 2006 .....	64
8	ORDINANZA N° 21/04 .....	77
9	ORDINANZA N. 37/05 .....	81
10	ORDINANZA n. 141/08 .....	84
11	ORDINANZA NR. 23/06 .....	87
12	ORDINANZA N. 536 del 1 febbraio 1969 .....	89
13	Ordinanze riportate nel precedente nel Rapporto Integrato sulla Sicurezza Portuale (R.I.S.P.) rispetto al quale il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si è espresso con nota n.6020 del 06/10/2009, prive di titolo e di riscontro nel sito ufficiale della Capitaneria di Porto di Trieste <a href="http://www.guardacostiera.it">www.guardacostiera.it</a> .....	107
13.1	ORDINANZA n. 734 .....	107
13.2	ORDINANZA EAPT n° 24/92 .....	109
13.3	ORDINANZA EAPT n° 20/94. ....	111
13.4	ORDINANZA EAPT n° 21/94 .....	112
13.5	ORDINANZA n° 7/95 .....	114

## **1 ORDINANZA n. 01/2003**

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Trieste:

VISTA la propria ordinanza n. 31/00 in data 16.8.2000;

VISTA la legge 13.5.1940, n. 690, relativa all'organizzazione ed al funzionamento del servizio antincendio nei porti;

VISTO l'art. 20 della legge 27.12.1973, n. 850, relativo all'istituzione dei servizi antincendio negli ambiti portuali;

VISTA la lettera circolare del Ministero della Marina Mercantile, D.G. del Demanio Marittimo e dei Porti, prot. N. 520524 del 22.5.1974;

VISTO il Decreto Interministeriale n. 263 in data 23.2.1988, che istituisce il Comitato degli interventi preordinati alla sicurezza delle lavorazioni su unità navali di stazza lorda superiore a 100 tonnellate, nell'ambito dei cantieri navali;

VISTO il Decreto in data 31.8.1988 con cui la Prefettura di Trieste ha costituito il predetto Comitato;

VISTO il decreto n. 944 in data 29.12.1998 dell'Autorità Portuale di Trieste con il quale è stato approvato il "Regolamento portuale in materia di sicurezza ed igiene del lavoro";

VISTO il Decreto Legislativo 27.7.1999, n. 272 che ha adeguato la vigente normativa sulla sicurezza e la salute dei lavoratori sul luogo di lavoro;

VISTO il dispaccio prot. N. DEM 3/850 in data 26 marzo 2002 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per la Navigazione ed il Trasporto Marittimo ed Aereo - avente per oggetto "Applicazione dell'articolo 46 del decreto legislativo 20 luglio 1999 n. 272";

CONSIDERATA pertanto la necessità di rielaborare e di aggiornare le norme contenute nella propria Ordinanza n. 31/2000 e di subordinare l'esecuzione dei lavori che comportino l'uso di fonti termiche a condizioni e prescrizioni adeguate alle nuove direttive ed alle tecnologie in uso;

ACQUISITO il parere del Comando Provinciale Vigili del Fuoco di cui al foglio prot. n. 63 in data 3 gennaio 2003;

ACQUISITO il parere dell'Azienda Servizi Sanitari N. 1 Triestina - Unità Operativa di Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro - di cui al foglio prot. N° 1920/GEN-IV-1-C in data 17 gennaio 2003;

ACQUISITO il parere dei Consulenti Chimici del Porto - di cui al foglio in data 21 gennaio 2003;

ACQUISITO il parere dell'Autorità Portuale di Trieste - Servizio Sicurezza ed Ambiente - di cui al foglio prot. 00155 in data 15 gennaio 2003;

VISTE le vigenti norme in materia di sicurezza e, in particolare, in materia antinfortunistica, di sicurezza e di igiene del lavoro, di vigilanza e prevenzione antincendio;

VISTI gli articoli 68, 80, 81 del Codice della navigazione e 59, 85, 86 e 88 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima);

RITENUTO necessario per i lavori ad Alta Pericolosità ( C ) eseguiti su navi non dislocate nell'ambito dei cantieri navali di conservare la procedura già esistente e che subordina il rilascio del nulla-osta ad una ispezione congiunta tra le Amministrazioni interessate.

**ORDINA**

**Articolo 1**

E' approvato e reso esecutivo dalla data del 1° marzo 2003 l'annesso Regolamento per l'uso di fonti termiche a bordo delle navi.

## **Articolo 2**

La presente Ordinanza abroga l'Ordinanza n. 31/00 in data 16.8.2000, in premessa citata, ed ogni altra norma in contrasto con quanto disciplinato dall'allegato Regolamento.

## **Articolo 3**

I contravventori alla presente ordinanza, salvo che il fatto non costituisca specifico o più grave reato, saranno perseguiti a termini dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione.

## **Articolo 4**

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza.

*Trieste, li 12 febbraio 2003*

### **1.1 Regolamento**

#### **CAPITOLO 1°**

#### **GENERALITA'**

#### **Articolo 1**

##### ***(Campo di applicazione)***

Negli ambiti della rada e del porto di Trieste, nonché nei porti e nelle zone di mare comprese nel Compartimento Marittimo di Trieste, così come definiti dall'Ordinanza n. 7/95 del 31.3.1995, dal Decreto Ministeriale 6.4.1994 e dal Piano Regolatore Portuale, limitatamente alla navi galleggianti, ormeggiate o ancorate, in armamento o in disarmo, l'uso di fonti termiche a bordo, finalizzato alle operazioni di manutenzione, riparazione, demolizione e trasformazione navale è regolato dalle presenti norme.

Non sono soggetti alla presente Ordinanza:

- i lavori che comportano l'uso di fonti termiche che si eseguono sulle navi a secco nell'ambito di Cantieri Navali appositamente recintati ed attrezzati per la costruzione, manutenzione, riparazione e trasformazione navale;
- i lavori effettuati fuori dall'ambito portuale di Trieste (punta Ronco - torrente Bovedo) ed eseguiti a bordo di unità di TSL  $\leq 100$ .

#### **Articolo 2**

##### ***(Uso di fonti termiche a bordo delle navi)***

2.1 L'uso di fonti termiche a bordo delle navi di cui al primo comma dell'art. 1 è subordinato al preventivo nullaosta della Capitaneria di Porto di Trieste.

2.2 E' vietato l'uso di fonti termiche su navi con passeggeri a bordo, salvo espressa deroga, concessa dalla Capitaneria di Porto di Trieste in seno al nullaosta, per lavori di lieve entità o improrogabili.

### **Articolo 3**

#### ***(Definizioni)***

3.1 Il termine nave deve intendersi riferito a qualsiasi costruzione destinata a trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, pesca, diporto od altro scopo (art. 136 cod. nav.).

3.2 Il termine fonti termiche è genericamente riferito all'uso di miscele ossiacetileniche o simili, della fiamma ossidrica, della saldatura elettrica, di mezzi di riscaldamento o corpi caldi e di qualsiasi altro mezzo che produca una fonte di calore e scintille.

3.3 Con il termine Consulente chimico di porto deve intendersi il personale iscritto nel registro di cui all'art. 68 Codice della Navigazione tenuto dalla Capitaneria di Porto di Trieste.

3.4 Con il termine rada si intende la zona di mare antistante il porto di Trieste (ordinanza n. 7/95) dove le navi possono trovare ancoraggio.

3.5 Con il termine Datore di lavoro si intende il Comandante della nave che si avvale dei membri dell'equipaggio per operazioni di riparazione e manutenzione navale e/o il titolare dell'Impresa manutenzione, riparazione, demolizione e trasformazione navale.

3.6 Con il termine A.S.S. si intende l'Azienda per i Servizi Sanitari N. 1 Triestina - Unità Operativa Prevenzione e Sicurezza Ambienti di lavoro.

3.7 Con il termine Guardiafuochi si intende il personale iscritto nel registro di cui all'art. 68 Codice della Navigazione tenuto dalla Capitaneria di Porto di Trieste e che esercita, su autorizzazione della stessa Capitaneria, l'attività di servizio integrativo antincendio.

3.8 Con i termini Squadra di pronto intervento e Servizio antincendio aziendale si intende un servizio antincendi e gestione emergenze che ottempera all'art. 6 del D.M. 10 marzo 1998 *Criteria generali di sicurezza antincendio e per la gestione delle emergenze nei luoghi di lavoro*.

3.9 Con il termine di Cantiere Navale si intende un'area appositamente destinata ed attrezzata per la costruzione, riparazione, demolizione e trasformazione navale.

### **Articolo 4**

#### ***(Esecuzione dei lavori che comportano l'uso di fonti termiche a bordo della navi)***

4.1 L'esecuzione dei lavori che comportano l'uso di fonti termiche a bordo delle navi che si trovano nel campo di applicazione della presente ordinanza deve avvenire nel rispetto delle procedure e secondo le modalità contenute nel Decreto Legislativo 27.7.1999 n. 272 e, per quanto applicabile, in concreta osservanza delle norme Antinfortunistiche di cui al D.P.R. 27.4.1955 n. 547, del D.P.R. 7.1.1956 n. 164, delle norme di Igiene del Lavoro di cui ai D.P.R. 19.3.1956 n. 303 e 277/91, delle norme di prevenzione degli incendi di cui alla L. 26.7.1965 n. 966, D.P.R. 29.7.1982 n. 577, del Decreto del Ministero dell'Interno 16.2.1982, del Decreto Legislativo n. 626/94, del Decreto legislativo n. 271/99 e 298/99.

4.2 Quanto sopra non esime, in ogni caso, il datore di lavoro o chiunque interessato all'esecuzione dei lavori dal prendere ogni altra precauzione che si rendesse necessaria

per garantire la sicurezza dei lavori, anche se essa non è espressamente prevista dalla sopra richiamata normativa.

## Articolo 5

### *(Suddivisione della tipologia dei lavori che comportano l'uso di fonti termiche a bordo delle navi)*

Fatta salva la facoltà di valutazione di questa Capitaneria di Porto e del Consulente Chimico di Porto di considerare a più alto rischio tipologie di lavori svolti su unità che presentano specifiche caratteristiche o che trasportano o hanno trasportato merci pericolose alla rinfusa o in colli, ai fini del presente Regolamento i lavori che comportano l'uso di fonti termiche a bordo delle navi sono suddivisi nelle seguenti tipologie:

<b>BASSA PERICOLOSITA' (TIPO A)</b>	<p><b><u>SOVRASTRUTTURE DI COPERTA</u></b> (da intendersi come quelli riferiti a castello, cassero, casamatte, guardacorpi, scalette per l'accesso ai ponti, salpancore, strutture di supporto delle luci della nave, strutture di supporto delle imbarcazioni di salvataggio, passacavi ecc.). I lavori non devono interessare le parti di queste strutture che siano a contatto con locali o spazi chiusi della nave (stive o locali comunque definiti della nave);</p> <p><b><u>STRUTTURE INTERNE DI LOCALI ABITABILI</u></b> nei quali non siano presenti sostanze potenzialmente pericolose (mense, cucine, cambuse, magazzini a servizio dell'area alloggi ecc.). I lavori non devono interessare le parti di queste strutture in contatto con locali o spazi che possono presentare rischi di incendio o di esplosione per la presenza di materiali di coibentazione o altre sostanze combustibili o infiammabili.</p>
<b>ALTA PERICOLOSITA' (TIPO B)</b>	<p><b><u>LAVORI IN AMBIENTI CHIUSI</u></b> quali locali macchina, locale agghiaccio, magazzini, depositi ecc.;</p> <p><b><u>LAVORI INTERESSANTI LO SCAFO E LA COPERTA:</u></b></p> <p><b><u>STIVE A CIELO APERTO;</u></b></p> <p><b><u>CAR DECK E GARAGES VUOTI;</u></b></p>
<b>ALTA PERICOLOSITA' (TIPO C)</b>	<p><b><u>LAVORI IN AMBIENTI CHIUSI, ANGUSTI E/O PERICOLOSI</u></b> quali stive, gavoni, cisterne, sala pompe ecc..</p>

## Articolo 6

### *(Presidi antincendio e Dispositivi di Protezione Individuale Guardiafuochi)*

I lavori con uso di fonti termiche sono sorvegliati da guardiafuochi.

Il datore di lavoro, prima dell'inizio dei lavori, consegna ai guardiafuochi copia dei certificati, con le relative prescrizioni, rilasciati dal consulente chimico di porto ed il programma dei lavori giornaliero.

Durante la sorveglianza ai lavori con uso di fonti termiche, ferme restando le eventuali disposizioni che verranno impartite per singolo lavoro o in occasione di ispezioni, ciascun guardiafuoco deve essere dotato di:

## 6.1

- ⑩ Tuta tipo ignifugo e/o completo tipo nomex;
- ⑩ Stivali "da intervento";
- ⑩ Elmetto e/o casco;
- ⑩ Guanti;
- ⑩ Cinturone.

## 6.2 Lavori a Bassa Pericolosità (Tipo A)

- ⑩ Un guardiafuochi dotato:
  1. di un estintore di tipo idoneo, omologato ed efficiente, in aggiunta alla dotazione nave.

### Lavori ad Alta Pericolosità (Tipo B)

- ⑩ Almeno due guardiafuochi in presenza di più punti di lavoro.
- ⑩ Un guardiafuochi, o due in presenza di più punti di lavoro, ciascuno dotato di:
  1. Autorespiratore a ciclo aperto, efficiente e pronto all'uso in aggiunta alla dotazione nave;
  2. Almeno un estintore di tipo idoneo, omologato ed efficiente in aggiunta alla dotazione nave;
  3. Lampada autoalimentata di tipo stagno;

### Lavori ad Alta Pericolosità (Tipo C)

- ⑩ Manichetta antincendio dell'impianto fisso di bordo in pressione e pronta all'uso;
- ⑩ Per più punti di lavoro adiacenti, un estintore carrellato da 50 kg. ove trasportabile, o, in alternativa, due estintori;
- ⑩ Almeno due guardiafuochi, in posizione strategica, ciascuno dotato di:
  1. Autorespiratore a ciclo aperto, efficiente e pronto all'uso in aggiunta alla dotazione nave;
  2. Un estintore di tipo idoneo, omologato ed efficiente in aggiunta alla dotazione nave;
  3. Lampada autoalimentata di tipo stagno;

## 6.3 Prima dell'inizio dei lavori il personale guardiafuochi deve essere accertarsi:

- ⑩ Della dislocazione dei presidi antincendio di bordo posti nelle vicinanze dell'area interessata dai lavori con fiamma;
- ⑩ Della funzionalità dei suddetti impianti;
- ⑩ Dell'esistenza di idonee vie di fuga e che nei luoghi contigui non vengano effettuati lavori pericolosi e/o incompatibili o non autorizzati;

## 6.4 Durante i lavori il personale guardiafuochi deve:

- ⑩ In caso di palesi inadempienze dare tempestiva comunicazione al responsabile dei lavori, bloccare i lavori ed informare la Capitaneria di Porto.
- ⑩ Mantenersi ad adeguata distanza dal personale impegnato nei lavori in modo da poter intervenire tempestivamente in caso di incidente. La posizione deve 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;
- ⑩ Segnalare al responsabile dei lavori l'eventuale inadeguatezza dei "dispositivi di protezione

- individuale" degli operai impegnati nei lavori;
- ⓐ Accertarsi che le vie di fuga restino libere da ostacoli;
  - ⓑ In caso di palesi inadempienze dare tempestiva comunicazione al responsabile dei lavori, bloccare i lavori ed informare la Capitaneria di Porto.

## **Articolo 7**

### ***(Controllo inerente al rispetto dell'applicazione della presente normativa)***

7.1 La competenza nella vigilanza dei lavori spetta alla locale A.S.S..

7.2 Ferma restando quanto detto al punto precedente, la Capitaneria di Porto, ovvero una o più delle Amministrazioni interessate può proporre la convocazione delle stesse al fine di accertare - in forma coordinata - l'effettiva applicazione della presente normativa.

7.3 La partecipazione all'eventuale sopralluogo può essere estesa anche ai Consulenti Chimici di porto o, qualora ritenuto necessario, ad un organo tecnico ai sensi dell'art. 3 del D. Lgs. 272/99.

7.4 A conclusione del sopralluogo deve essere redatto e sottoscritto il verbale riportato in ALLEGATO 5.

## **CAPITOLO 2°**

### **PROCEDURE AMMINISTRATIVE PER IL RILASCIO DEL NULLA-OSTA ALL'ESECUZIONE DI LAVORI CHE COMPORTANO L'USO DI FONTI TERMICHE A BORDO DELLE NAVI GALLEGGIANTI DISLOCATE NELL'AMBITO DI CANTIERI NAVALI**

## **Articolo 8**

### ***(Richiesta del nullaosta Bassa Pericolosità Tipo A)***

8.1 Il datore di lavoro che intende eseguire lavori con uso di fonti termiche a Bassa Pericolosità (Tipo A) deve presentare, con congruo anticipo, apposita istanza in carta legale redatta conformemente al modello riportato in ALLEGATO 1 ed indirizzata alla:

- *CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE - Sezione Tecnica*
- *COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO TRIESTE*
- *AZIENDA SERVIZI SANITARI N. 1 TRIESTINA - Unità Operativa Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro*

*e,*  
*p.c.* **AUTORITA' PORTUALE TRIESTE**

In particolare l'istanza dovrà descrivere le aree interessate dai lavori ed in generale i lavori da eseguire al fine di permettere le valutazioni per il rilascio del nulla-osta. I dettagli di ogni singolo lavoro verranno invece descritti, successivamente, così come indicato nell'art. 15.

8.2 All'istanza deve essere allegato:

- Certificato di non pericolosità rilasciato dal Consulente Chimico di porto che attesti che i lavori da svolgere sono di TIPO A (art. 5);



- Attestazione di affidamento lavori (eventuale) di cui all'ALLEGATO 4;
- Piano strutturale delle zone della nave in cui devono essere effettuati i lavori;
- Documento di sicurezza qualora previsto (solo per ASS, Autorità Portuale e Vigili del Fuoco).

Allega altresì, per la sola Capitaneria di Porto, evidenza di avvenuta consegna della descritta documentazione all'A.S.S. ed ai Vigili del Fuoco, anche se trasmessa per via telematica.

LE ISTANZE INCOMPLETE DEI DATI E DELLA DOCUMENTAZIONE RICHIESTA SONO RIGETTATE.

## **Articolo 9**

### ***(Rilascio del nullaosta)***

9.1 La Capitaneria di Porto di Trieste, in base alla domanda presentata secondo quanto precedentemente descritto, e preso atto dell'avvenuta consegna della documentazione all'A.S.S. ed al Comando Provinciale Vigili del Fuoco rilascia il nulla-osta.

9.2 Qualora ritenuto necessario saranno impartite disposizioni specifiche.

9.3 Copia del nulla-osta è trasmesso, anche via fax, dalla Capitaneria di Porto, alla locale A.S.S. competente ai fini della vigilanza.

## **Articolo 10**

### ***(Richiesta del nullaosta Alta Pericolosità Tipo B - C)***

10.1 Il datore di lavoro che intende eseguire lavori con uso di fonti termiche ad Alta Pericolosità (Tipo B o C) deve presentare, con congruo anticipo, apposita istanza in carta legale redatta conformemente al modello riportato in ALLEGATO 1 ed indirizzata alla:

- *CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE - Sezione Tecnica*
- *COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO TRIESTE*
- *AZIENDA SERVIZI SANITARI N. 1 TRIESTINA - Unità Operativa Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro*
- *AUTORITA' PORTUALE TRIESTE*

e, p.c.

In particolare l'istanza dovrà descrivere le aree interessate dai lavori ed in generale i lavori da eseguire al fine di permettere le valutazioni per il rilascio del nulla-osta. I dettagli di ogni singolo lavoro verranno invece descritti, successivamente, così come indicato nell'art. 15.

10.2 All'istanza deve essere allegato:

- Certificato di non pericolosità rilasciato dal Consulente Chimico di porto;
- Attestazione di affidamento lavori (eventuale) di cui all'ALLEGATO 4;
- Piano strutturale delle zone della nave in cui devono essere effettuati i lavori;
- Documento di sicurezza qualora previsto (solo per A.S.S., Autorità Portuale e Vigili del Fuoco).

Allegherà altresì, per la sola Capitaneria di Porto, evidenza di avvenuta consegna della descritta documentazione all'A.S.S., anche se trasmessa per via telematica.

LE ISTANZE INCOMPLETE DEI DATI E DELLA DOCUMENTAZIONE RICHIESTA SONO RIGETTATE.

## **Articolo 11**

### ***(Rilascio del nullaosta)***

La Capitaneria di Porto di Trieste, in base alla domanda presentata secondo quanto precedentemente descritto, sulla scorta del parere favorevole trasmesso dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e sentita l'A.S.S., rilascia il nulla-osta.

Qualora ritenuto necessario saranno impartite disposizioni specifiche.

Copia del nulla-osta è trasmesso, anche via fax, dalla Capitaneria di Porto, alla locale A.S.S. competente ai fini della vigilanza.

## **Articolo 12**

### ***(Termini di decadenza del Nullaosta)***

Il Nullaosta ad eseguire i lavori che comportano l'uso delle fonti termiche a bordo delle navi decade automaticamente nei seguenti casi :

12.1 Per la presenza a bordo delle merci pericolose riportate nel D.P.R. 9.5.1968, N. 1008, nell'I.M.D.G. CODE edito dall'IMO, nonché di quelle indicate nella TABELLA B del D.M. 22.7.1991 "Norme di sicurezza per il trasporto alla rinfusa di carichi solidi".

Eventuali deroghe, per lavori improrogabili o relativi alla sicurezza della nave, saranno valutate, caso per caso, dalla Capitaneria di Porto che si avvarrà, con spese a carico degli interessati, del Consulente chimico di porto o di altro organo tecnico.

Per tali lavori l'istanza deve essere anticipata da una comunicazione da parte della nave o dell'Agente Raccomandatario allegando distinta delle merci pericolose presenti a bordo, per tipologia e quantità, e piano nave indicante la posizione delle stesse e l'area oggetto dei lavori. Copia di tale documentazione deve essere consegnata anche al Consulente Chimico di porto prima dell'ispezione.

12.2 Per effettuazione di operazioni di bunkeraggio.

12.3 Per cambio del Comandante della nave.

12.4 Per cambio del Responsabile Tecnico dei Lavori.

12.5 Per mancata ottemperanza delle norme che in generale regolano l'uso delle fonti termiche a bordo delle navi.

12.6 Per cambio dei lavori oggetto del Nullaosta.

12.7 Per scadenza del limite temporale massimo di validità.

12.8 Per partenza della nave dal porto di Trieste.

## **Articolo 13**

### ***(Responsabilità)***

13.1 Le direttive di esecuzione, il coordinamento, la responsabilità dell'attuazione delle misure di sicurezza connesse alle lavorazioni che comportano l'uso di fonti termiche a bordo delle navi che si trovano nell'ambito dei cantieri navali sono a carico del datore di lavoro.

Il coordinamento tra tali lavori ed altre operazioni che si svolgono a bordo sono a carico del Comandante della nave fatte salve le responsabilità dell'impresa Capo commessa (qualora designata) e gli obblighi relativi ai rischi specifici propri dell'attività delle singole imprese che fanno capo all'impresa stessa.

13.2 Per ogni lavoro o complesso di lavorazioni che comportano l'uso di fonti termiche a bordo delle navi il datore di lavoro o l'impresa capo commessa (quando nominata) deve nominare, ai sensi dell'art. 38 Dlgs 272/99) un RESPONSABILE TECNICO DEI LAVORI A BORDO, responsabile delle funzioni di cui al punto 13.1 e, in particolare, responsabile della predisposizione delle misure di sicurezza vigenti e della vigilanza sul loro rispetto ed attuazione, anche nel caso in cui i lavori o parte di essi siano affidati in subappalto.

13.3 Il RESPONSABILE TECNICO deve seguire direttamente i lavori e dare le relative disposizioni al personale sottoposto. Qualora lo stesso si dovesse assentare dal luogo di lavoro deve lasciare, a bordo dell'unità, una reperibilità per i casi di emergenza o necessità.

13.4 Per le navi che eseguono lavori con proprio personale, la responsabilità resta a carico del Comandante dell'unità.

13.5 Qualora i lavori di manutenzione, riparazione e trasformazione siano eseguiti da più imprese, l'armatore o il comandante della nave designa l'impresa capo commessa (art. 38 Dlgs 272/99).

## **Articolo 14**

### ***(Attestazione di affidamento lavori)***

Il Comandante della nave ed il Titolare dell'impresa esecutrice dei lavori - o Capo commessa ove previsto - devono sottoscrivere una ATTESTAZIONE DI AFFIDAMENTO LAVORI (all. 4).

## **Articolo 15**

### ***(Obbligo di comunicazione preventiva)***

Fermo restando l'obbligo del rilascio del preventivo nullaosta, al fine di consentire l'acquisizione degli altri elementi tecnici di dettaglio, della certificazione prevista dalla normativa vigente (certificato di gas free) e di assicurare una vigilanza mirata in materia antinfortunistica, di sicurezza, di igiene del lavoro e prevenzione degli incendi, tutti i lavori che comportano l'uso di fonti termiche a bordo delle navi che si trovano nell'ambito dei cantieri navali devono essere comunicati, prima della loro esecuzione, dal Datore di lavoro (Responsabile Tecnico o Comandante della nave) alle seguenti Amministrazioni secondo lo schema riportato in ALLEGATO 2:

- AZIENDA SERVIZI SANITARI N. 1 TRIESTINA - Unità Operativa Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro
- e, • CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE - Sezione Tecnica
- p.c. • COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO TRIESTE
- AUTORITA' PORTUALE TRIESTE

## **Articolo 16**

### ***(Allegato alla comunicazione)***

La comunicazione di cui trattasi deve essere corredata dei seguenti documenti:

- **CERTIFICATO DI GAS FREE**, redatto da un Consulente Chimico di porto;
- **PIANO STRUTTURALE SPECIFICO DELLE ZONE DELLA NAVE IN CUI**

## **DEVONO ESSERE EFFETTUATI I LAVORI.**

### **Articolo 17**

#### ***(Obblighi del Concessionario)***

17.1 Nei Cantieri navali resta fermo l'obbligo a carico del concessionario, qualora diverso dal datore di lavoro, di organizzare e mantenere in efficienza i servizi di prevenzione e di emergenza.

17.2 A tal fine, il Concessionario ha l'obbligo, prima dell'entrata della nave, unità e/o galleggiante in cantiere, di dichiarare:

- di essere pronto a ricevere l'unità;
- che i servizi di emergenze ed antincendio sono efficienti;
- fornire la reperibilità del personale dei bacini per eventuali emergenze.

Tale dichiarazione deve essere inviata, anche via fax, alla Capitaneria di Porto ed al Comando Provinciale Vigili del Fuoco.

### **CAPITOLO 3°**

#### **PROCEDURE AMMINISTRATIVE PER IL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE ALL'ESECUZIONE DI LAVORI CON L'USO DI FONTI TERMICHE A BORDO DELLE NAVI NON DISLOCATE NELL'AMBITO DEI CANTIERI NAVALI**

### **Articolo 18**

#### ***(Richiesta del nullaosta Bassa Pericolosità Tipo A)***

18.1 Il datore di lavoro che intende effettuare lavori che comportano l'uso di fonti termiche a Bassa Pericolosità (Tipo A) deve presentare, con congruo anticipo, apposita istanza in carta legale redatta conformemente al modello riportato in ALLEGATO 3 ed indirizzata come segue:

- *CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE - Sezione Tecnica*
- *COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO TRIESTE*
- *AZIENDA SERVIZI SANITARI N. 1 TRIESTINA - Unità Operativa Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro*
- *AUTORITA' PORTUALE TRIESTE*

*e, p.c.*

18.2 Alla domanda deve essere allegato:

- CERTIFICATO DI NON PERICOLOSITA' - che attesti che i lavori da svolgere sono a Bassa Pericolosità (TIPO A - art. 5) - E GAS FREE redatto da un consulente chimico di porto ;
- ATTESTAZIONE DI AFFIDAMENTO LAVORI (eventuale) di cui all'ALLEGATO 4;
- PIANO STRUTTURALE delle zone della nave in cui devono essere effettuati i lavori;
- DOCUMENTO di sicurezza qualora previsto (solo per A.S.S., Autorità Portuale e Vigili del Fuoco).

Allega altresì, per la sola Capitaneria di Porto, evidenza di avvenuta consegna della descritta documentazione all'A.S.S. ed ai Vigili del Fuoco, anche se trasmessa per via telematica.

LE ISTANZE INCOMPLETE DEI DATI E DELLA DOCUMENTAZIONE RICHIESTA SONO RIGETTATE.

## **Articolo 19**

### ***(Rilascio del nulla-osta a Bassa Pericolosità - TIPO A)***

19.1 La Capitaneria di Porto di Trieste, in base alla domanda presentata secondo quanto precedentemente descritto, e preso atto dell'avvenuta consegna della documentazione all'A.S.S. ed al Comando Provinciale Vigili del Fuoco rilascia il nulla-osta.

19.2 Qualora ritenuto necessario saranno impartite disposizioni specifiche.

19.3 Copia del nulla-osta è trasmesso, anche via fax, dalla Capitaneria di Porto, alla locale A.S.S. competente ai fini della vigilanza.

## **Articolo 20**

### ***(Richiesta del nulla-osta di TIPO B)***

20.1 Il datore di lavoro che intende effettuare lavori che comportano l'uso di fonti termiche ad Alta Pericolosità (TIPO B) deve presentare, con congruo anticipo, apposita istanza in carta legale redatta conformemente al modello riportato in ALLEGATO 3 ed indirizzata come segue:

- *CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE - Sezione Tecnica*
- *COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO TRIESTE*
- *AZIENDA SERVIZI SANITARI N. 1 TRIESTINA - Unità Operativa Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro*
- e, p.c. • *AUTORITA' PORTUALE TRIESTE*

20.2 Alla domanda deve essere allegato:

- CERTIFICATO DI NON PERICOLOSITA' E GAS FREE redatto da un consulente chimico di porto;
- ATTESTAZIONE DI AFFIDAMENTO LAVORI (eventuale) di cui all'ALLEGATO 4;
- PIANO STRUTTURALE delle zone della nave in cui devono essere effettuati i lavori;
- DOCUMENTO di sicurezza qualora previsto (solo per ASS, Autorità Portuale e Vigili del Fuoco).

Allega altresì, per la sola Capitaneria di Porto, evidenza di avvenuta consegna della descritta documentazione all'A.S.S., anche se trasmessa per via telematica.

LE ISTANZE INCOMPLETE DEI DATI E DELLA DOCUMENTAZIONE RICHIESTA SONO RIGETTATE.

## **Articolo 21**

### ***(Rilascio del nulla-osta ad Alta Pericolosità - TIPO B)***

La Capitaneria di Porto di Trieste, in base alla domanda presentata secondo quanto precedentemente descritto, sulla scorta del parere favorevole trasmesso dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e sentita l'A.S.S., rilascia il nulla-osta. Qualora ritenuto necessario saranno impartite disposizioni specifiche. Copia del nulla-osta è trasmesso, anche via fax, dalla Capitaneria di Porto, alla locale A.S.S. competente ai fini della vigilanza.

## **Articolo 22**

### ***(Richiesta del nulla-osta ad Alta Pericolosità - TIPO C)***

22.1 Il datore di lavoro che intende effettuare lavori che comportano l'uso di fonti termiche ad Alta Pericolosità (TIPO C) deve presentare, con congruo anticipo, apposita istanza in carta legale redatta conformemente al modello riportato in ALLEGATO 3 ed indirizzata come segue:

- *CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE - Sezione Tecnica*
- *COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO TRIESTE*
- *AZIENDA SERVIZI SANITARI N. 1 TRIESTINA - Unità Operativa Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro*
- *AUTORITA' PORTUALE TRIESTE*

e,  
p.c.

22.2 Alla domanda deve essere allegato:

- CERTIFICATO DI NON PERICOLOSITA' E GAS FREE redatto da un consulente chimico di porto;
- ATTESTAZIONE DI AFFIDAMENTO LAVORI (eventuale) di cui all'ALLEGATO 4;
- PIANO STRUTTURALE delle zone della nave in cui devono essere effettuati i lavori;
- DOCUMENTO di sicurezza qualora previsto (solo per ASS, Autorità Portuale e Vigili del Fuoco).

LE ISTANZE INCOMPLETE DEI DATI E DELLA DOCUMENTAZIONE RICHIESTA SONO RIGETTATE.

## **Articolo 23**

### ***(Rilascio del nulla-osta ad Alta Pericolosità - TIPO C)***

La Capitaneria di Porto di Trieste, in base alla domanda presentata secondo quanto precedentemente descritto, procederà alla convocazione delle Amministrazioni interessate (A.S.S. - VV.F) per un sopralluogo congiunto redigendo, al termine dell'attività, il verbale riportato in ALLEGATO 5 e concedendo, ove ricorrano i presupposti, il previsto Nullaosta.

Qualora ritenuto necessario saranno impartite disposizioni specifiche.

Copia del nulla-osta è trasmesso, anche via fax, dalla Capitaneria di Porto, alla locale A.S.S. competente ai fini della vigilanza.

## **Articolo 24**

### ***(Termini di decadenza del Nullaosta)***

Il Nullaosta ad eseguire i lavori che comportano l'uso delle fonti termiche a bordo delle navi decade automaticamente nei seguenti casi :

24.1 Per la presenza a bordo delle merci pericolose riportate nel D.P.R. 9.5.1968, N. 1008, nell'I.M.D.G. CODE edito dall'IMO, nonché di quelle indicate nella TABELLA B del D.M. 22.7.1991 "Norme di sicurezza per il trasporto alla rinfusa di carichi solidi".

Eventuali deroghe, per lavori improrogabili o relativi alla sicurezza della nave, sono valutate, caso per caso, dalla Capitaneria di Porto che si avvarrà, con spese a carico degli interessati, del Consulente chimico di porto o di altro organo tecnico.

Per tali lavori l'istanza deve essere anticipata da una comunicazione da parte della nave o dell'Agente Raccomandatario allegando distinta, per tipologia e quantità, delle merci pericolose presenti a bordo e piano nave indicante la posizione delle stesse e l'area oggetto dei lavori. Copia di tale documentazione deve essere consegnata anche al Consulente Chimico di porto prima dell'ispezione.

24.2 Per effettuazione di operazioni di bunkeraggio.

24.3 Per cambio del Comandante della nave.

24.4 Per cambio del Responsabile Tecnico dei Lavori.

24.5 Per mancata ottemperanza delle norme che in generale regolano l'uso delle fonti termiche a bordo delle navi.

24.6 Per mutamento dei lavori oggetto del Nullaosta.

24.7 Per scadenza del limite temporale massimo di validità.

24.8 Per partenza della nave dal porto di Trieste.

## **Articolo 25**

### ***(Obblighi e responsabilità)***

25.1 Il comandante della nave deve astenersi dal compiere a bordo lavori di qualunque genere che comportino l'immobilizzo, sia pure per breve tempo, della propria unità.

25.2 Nell'eventualità che tali lavori si rendessero indispensabili, il Comandante della nave deve richiedere l'autorizzazione all'immobilizzo della nave alla Capitaneria di Porto di Trieste.

25.3 Le direttive di esecuzione, il coordinamento, la responsabilità dell'attuazione delle misure di sicurezza connesse alle lavorazioni che comportano l'uso di fonti termiche a bordo delle navi che non si trovano nell'ambito dei cantieri navali sono a carico del datore di lavoro.

25.4 Il coordinamento tra tali lavori ed altre operazioni che si svolgono a bordo sono a carico del Comandante della nave fatto salvo le responsabilità dell'impresa Capo commessa (qualora designata). Gli obblighi relativi ai rischi specifici propri dell'attività delle singole imprese fanno capo all'impresa stessa.

25.5 Per ogni lavoro o complesso di lavorazioni che comportano l'uso di fonti termiche a bordo delle navi il datore di lavoro o l'impresa capo commessa (quando nominata) deve nominare, ai sensi dell'art. 38 Dlgs 272/99, un RESPONSABILE TECNICO DEI LAVORI A BORDO, responsabile delle funzioni di cui sopra e, in particolare, responsabile della predisposizione delle misure di sicurezza vigenti e della vigilanza sul loro rispetto ed attuazione, anche nel caso in cui i lavori o parte di essi siano affidati in subappalto.

**25.6** Il RESPONSABILE TECNICO deve seguire direttamente i lavori e dare le relative disposizioni al personale sottoposto. Qualora lo stesso si dovesse assentare dal luogo di lavoro deve lasciare a bordo dell'unità una reperibilità per i casi di emergenza o necessità (qualora si tratti di ditta esterna) o essere sostituito (se trattasi di equipaggio).

## **Articolo 26**



***(Attestazione di affidamento lavori)***

Il Comandante della nave ed il Titolare dell'impresa esecutrice dei lavori - o Capo commessa ove previsto - devono sottoscrivere una ATTESTAZIONE DI AFFIDAMENTO LAVORI (all. 4).

## **2 ORDINANZA N. 02/2003**

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

VISTO il decreto del Ministero degli Interni in data 31.07.1934 in materia di "Norme di sicurezza per gli stabilimenti, i depositi, l'impiego ed il trasporto di oli minerali" e successive modificazioni.

VISTA la legge 13.05.1940 n. 690 che disciplina l'organizzazione ed il funzionamento del servizio antincendio nei porti.

VISTA la legge 31.12.1982 n. 979 "Disposizioni per la difesa del mare".

VISTE le proprie ordinanze n. 01/98 del 31.01.98 - 23/98 del 05.09. 98 n. 05/99 del 05.02.99 e n. 12/00 del 18.04.00.

VISTO l'articolo 14 dell' Ordinanza n. 536 del 1° febbraio 1969 (Disciplina dell'accosto alle navi cisterna da parte di altre navi o galleggianti).

VISTA la Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Direzione Generale per le Infrastrutture della Navigazione Marittima e Interna Serie VII n. 16 prot. n. DEM3/1823 in data 19.07.2002 per oggetto: disciplina dell'attività di bunkeraggio nei porti marittimi.

SENTITA in data 12 dicembre 2002 la Commissione ex art. 48 del Codice della Navigazione - allargata con un rappresentante dell'Autorità Portuale di Trieste - relativamente alle operazioni di bunkeraggio con autobotte.

SENTITI in merito gli operatori del settore ed acquisito agli atti il relativo parere del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco (foglio 16580 del 18 dicembre 2002), del Genio Civile Opere Marittime (foglio 87 del 17 gennaio 2003) e dell'Autorità Portuale di Trieste (foglio 00156 del 15 gennaio 2003) per quanto attiene il Regolamento di attuazione per le operazioni di bunkeraggio nel porto di Trieste.

VISTA la legge 84/94 e successive modifiche ed integrazioni.

VISTI gli articoli 17, 30, 68 e 81 del Codice della Navigazione e 59 del relativo Regolamento di esecuzione.

### **ORDINA**

#### **Articolo 1**

E' approvato e reso esecutivo dalla data del 1° marzo 2003 l'annesso Regolamento per la disciplina delle operazioni di bunkeraggio nel Circondario Marittimo di Trieste.

#### **Articolo 2**

La presente ordinanza abroga l'ordinanza n.12/00 citata in premessa nonché le norme in contrasto con le presenti disposizioni.

#### **Articolo 3**

I contravventori alla presente ordinanza incorreranno, salvo che il fatto non costituisca reato, nelle sanzioni previste dall'art.1174 del Codice della Navigazione.

Il personale addetto al servizio dei porti, oltre a quanto previsto nel presente articolo sarà perseguito disciplinarmente ai sensi dell'art. 1251 e seguenti del codice della navigazione.

#### **Articolo 4**

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza.

## **2.1 Regolamento per le operazioni di bunkeraggio alle navi e galleggianti nell'ambito del circondario marittimo di Trieste**

### **APPROVATO E RESO ESECUTIVO CON ORDINANZA N. 02 DEL 14 FEBBRAIO 2003**

#### **TITOLO I**

#### **GENERALITA'**

##### **Articolo 1**

##### ***(Concessione/autorizzazione)***

1. Bunkeraggio a mezzo bettolina: Il servizio di bunkeraggio a mezzo bettolina nell'ambito del Circondario Marittimo di Trieste è effettuato esclusivamente dalle imprese titolari di concessione rilasciata dall'Autorità Marittima ai sensi degli articoli 66 del Codice della Navigazione e 60 del relativo regolamento, sentita l'Autorità Portuale. Tali operazioni possono essere effettuate esclusivamente a mezzo bettoline in possesso dei requisiti tecnici prescritti dagli Organismi affidati e ritenute idonee dalla Capitaneria di Porto.
2. Bunkeraggio a mezzo oleodotti (depositi): Le concessioni demaniali marittime per l'installazione di depositi di prodotti petroliferi in ambito portuale, disciplinate dall'art.18 della legge n. 84 del 1994, sono rilasciate, ai sensi degli articoli 104 e 105 del d.lgs n. 112 del 1998 dall'Autorità Portuale.
3. Bunkeraggio a mezzo distributori fissi in banchina: Le concessioni demaniali marittime per l'installazione dei distributori fissi in banchina, disciplinate dall'art.36 del Codice della Navigazione, sono rilasciate dall'Autorità Portuale o, dove non istituita, dall'Autorità Marittima o dalla Regione a seconda che si tratti di porto di rilevanza nazionale o regionale.
4. Il bunkeraggio a mezzo autobotti: è consentito alle imprese titolari di autorizzazione rilasciata dall'Autorità Portuale, nell'ambito della circoscrizione della stessa, ai sensi dell'art.68 del Codice della Navigazione e della Legge n. 84 del 1994 con autobotti in possesso della prescritta certificazione tecnica. Qualora il servizio di bunkeraggio a mezzo autobotti sia richiesto al di fuori dell'ambito portuale di Trieste, si riterranno autorizzate le medesime ditte iscritte nei registri conservati dall'Autorità Portuale di Trieste.

##### **Articolo 2**

##### ***(Modalità di bunkeraggio)***

1. Il bunkeraggio in ambito portuale può essere effettuato a mezzo bettolina con oleodotto, con distributore fisso in banchina ed, in casi eccezionali, con autobotte secondo i principi e condizioni di cui al successivo comma 3.

2. Dette operazioni possono essere effettuate con combustibili liquidi e lubrificanti il cui punto di infiammabilità (determinato con il sistema a vaso chiuso) sia uguale o superiore a 60°C.
3. Premesso che, a parità di altre condizioni, il bunkeraggio da impianto fisso (oleodotto o distributore) su banchina o quello tramite bettolina risultano più sicuri e rendono conseguentemente residuale il ricorso ad operazioni di bunkeraggio tramite autobotte, quest'ultima modalità è consentita per motivi eccezionali e qualora risulti non possibile una delle modalità principali sopra indicate solo previa istanza e successiva, eventuale autorizzazione della Capitaneria di Porto di Trieste (allegato 1).
4. I distributori automatici fissi, sopra indicati, sono atti al rifornimento di carburante ad unità da traffico locale, da pesca e da diporto. Qualora in possesso dei requisiti tecnici e delle previste autorizzazioni, presso tali distributori potranno essere erogati combustibili con punto di infiammabilità inferiore a 60°C.
5. I prodotti petroliferi (combustibili e lubrificanti) destinati al rifornimento delle unità navali nei porti sono stoccati prevalentemente presso raffinerie e/o depositi costieri.
6. I responsabili delle ditte/imprese fornitrici debbono provvedere a rendere edotti i fruitori del servizio delle norme prescritte nel presente regolamento con qualunque mezzo ritenuto idoneo, anche mediante affissione e/o esposizione.

### **Articolo 3**

#### ***(Esenzioni)***

Il presente Regolamento non si applica:

Alle operazioni di approvvigionamento di prodotti combustibili e lubrificanti contenuti in fusti, per le quali si rimanda alla particolare disciplina prevista per l'imbarco di pezzi pesanti e voluminosi su navi cisterna.

- Alle navi militari, limitatamente all'organizzazione di bordo, che dovranno garantire equivalenti misure di prevenzione antincendio ed antinquinamento secondo propri regolamenti di servizio.

## **TITOLO II**

### **NORME DI CARATTERE GENERALE PER LO SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO**

#### **Articolo 4**

#### ***(Illuminazione)***

Le operazioni di bunkeraggio possono essere eseguite nell'arco delle ventiquattro ore. Nel caso di operazioni in ore notturne la zona deve essere adeguatamente illuminata. L'intensità di illuminazione (illuminamento) non deve risultare inferiore a 10 lux ad un metro dai piani di lavoro in base alla certificazione rilasciata dall'Organismo tecnico riconosciuto dell'unità rifornitrice.

Indicazioni specifiche sono riportate per i vari casi di bunkeraggio.

L'impianto elettrico deve essere realizzato in conformità alla legge n. 186 del 1968.

## **Articolo 5**

### ***(Inquinamento)***

1. Durante le operazioni di rifornimento/bunkeraggio, qualora si verificano fuoriuscite, eventi dannosi, stati di pericolo, il comandante della nave e gli addetti delle ditte che forniscono il servizio di rifornimento sono tenuti ad informare immediatamente la Capitaneria di Porto.
2. In tali casi devono essere sospese immediatamente le operazioni di rifornimento ponendo in essere tutti gli accorgimenti idonei ed atti ad evitare la fuoriuscita ed a limitare l'entità dello sversamento.
3. L'Autorità Marittima provvederà a richiedere ed adottare tutti i provvedimenti ritenuti più opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento ed ad evitare ulteriori e più gravi conseguenze.
4. La ditta rifornitrice ed il Comando dell'unità rifornita sono tenuti in solido, nella misura delle rispettive responsabilità, al pagamento delle spese per la bonifica della zona inquinata, fatta salva l'individuazione di eventuali specifiche responsabilità.
5. Per bunkeraggi non rientranti nelle fattispecie del presente regolamento, ed oltre ai casi in cui il servizio stesso sia già obbligatorio (vedasi successivo art. 14 - rifornimento a mezzo bettolina in rada), l'Autorità Marittima potrà disporre l'obbligo della presenza di un servizio di vigilanza antinquinamento da parte della ditta concessionaria del servizio.
6. L'obbligo d'informazione sussiste anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone o delle infrastrutture portuali.
7. Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio potranno essere riprese solo a seguito di autorizzazione da parte della Capitaneria di Porto.

## **Articolo 6**

### ***(Condizioni meteorologiche)***

Le operazioni di bunkeraggio devono essere eseguite con condizioni meteo marine favorevoli.

In caso di peggioramento delle condizioni stesse, o in presenza di scariche atmosferiche, le operazioni di rifornimento/bunkeraggio devono essere immediatamente sospese. Di tale sospensione e dell'eventuale ripresa deve essere tempestivamente informata la Centrale Operativa della Capitaneria di Porto, da parte dei responsabili.

## **Articolo 7**

### ***(Caratteristiche delle manichette)***

1. a) Le manichette utilizzate per le operazioni di bunkeraggio debbono essere:
  - costruite in conformità alle norme EN 1765 o BS 1435.
  - collaudate all'atto della fornitura.
  - periodicamente controllate e pressate ogni dodici mesi indipendentemente dal numero di 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 demanio marittimo n. 105

del 21 settembre 2000.

b) Ogni manichetta deve essere dotata di apposito certificato sul quale debbono essere riportate, tra l'altro, le condizioni massime di esercizio, che debbono essere stampigliate anche su ogni singola manichetta, così come previsto dalla normativa vigente (D.M. 3 maggio 1984). I relativi certificati, copia dei quali deve essere esibita a richiesta del personale che effettua i controlli a bordo, devono contenere le ulteriori 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.

c) I dati di identificazione delle manichette devono essere stampigliati sulle flange o sulle manichette. Il dato relativo alla "massima temperatura di esercizio" da riportare nei certificati, è richiesto per manichette acquistate dopo il 1 luglio 2002.

2. Si ritengono inoltre idonee le strutture (manifold) dei terminali petroliferi già testate secondo la normativa in vigore per la movimentazione di liquidi infiammabili.

## **Articolo 8**

### ***(Responsabilità)***

Bunkeraggio a mezzo bettolina:

Oltre ai Comandanti della nave da rifornire e rifornitrice e salvo specifiche responsabilità personali, sono ritenuti congiuntamente responsabili i soggetti incaricati delle operazioni di bunkeraggio a bordo delle due unità.

Bunkeraggio mediante autobotti/distributori mobili:

Oltre al Comandante della nave da rifornire e l'Ufficiale designato responsabile delle operazioni, sono congiuntamente responsabili delle operazioni di bunkeraggio il titolare della ditta fornitrice e l'autista dell'autobotte.

Bunkeraggio a mezzo oleodotto (deposito):

Oltre al Comandante della nave da rifornire e l'Ufficiale responsabile delle operazioni a bordo, sono congiuntamente responsabili delle operazioni di bunkeraggio, il concessionario demaniale e l'operatore della stazione di rifornimento.

Bunkeraggio a mezzo distributore fisso in banchina e "stazione di servizio" (distributore automatico fisso):

Oltre al Comandante dell'unità da rifornire e, qualora designato, l'Ufficiale di bordo responsabile delle operazioni, sono congiuntamente responsabili delle operazioni di bunkeraggio, il gestore dell'impianto e l'operatore della stazione di rifornimento.

## **TITOLO III**

### **DISPOSIZIONI PER IL BUNKERAGGIO A MEZZO BETTOLINA IN PORTO ED IN RADA**

## **Articolo 9**

### ***(Generalità)***

Le operazioni di bunkeraggio con bettolina sono subordinate:

1. Alla preventiva comunicazione scritta (via fax/[posta elettronica](#)), alla Capitaneria di Porto di Trieste da parte della ditta concessionaria con le seguenti notizie:
  - Ⓣ nome della nave da rifornire e luogo dell'operazione;
  - Ⓣ data e ora prevista di inizio e termine operazione;
  - Ⓣ tipo, caratteristiche (punto di infiammabilità, temperatura, categoria di appartenenza), quantità del prodotto da rifornire.
2. Nulla-osta della Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Trieste su avviso di inizio operazioni comunicato via radio dal comandante della bettolina;
3. Lo svolgimento di bunkeraggi su banchine e pontili petroliferi ricadenti nelle aree portuali in concessione è consentito previo nulla osta delle stesse società concessionarie/terminaliste.

### **Articolo 10**

#### ***(Requisiti delle bettoline)***

1. Le bettoline impiegate nel servizio di rifornimento alle navi devono essere in possesso dei requisiti tecnici prescritti e ritenute idonee dalla Capitaneria di Porto nonché ottemperare a tutte le norme in materia di sicurezza della navigazione previste per tale tipo di unità navali.
2. Le menzionate unità devono inoltre essere fornite:
  - di impianti e dotazioni idonee (reticelle taglia fiamma, punti caldi protetti, distanziatori, parabordi etc.), per effettuare le operazioni di rifornimento in sicurezza anche a navi destinate al trasporto di prodotti classificati pericolosi;
  - di attrezzature e dotazioni idonee a prevenire e contenere sversamenti di idrocarburi in mare (efficienti sistemi di chiusura degli ombrinali, ghiotte per la raccolta degli eventuali colaggi, scorte di assorbenti inerti ecc);
  - di bottazzi di gomma o di legno o di idonei parabordi, di cavi di ormeggio non metallici e di parafiamma a tutti gli scarichi;
  - di autorizzazione all'accosto alle navi cisterna in regolare corso di validità rilasciata dalla Sezione Sicurezza della Navigazione della Capitaneria di Porto.
3. Le bettoline devono essere sempre in condizione di allontanarsi prontamente con i propri mezzi dalla nave rifornita sia in caso di emergenza, sia in caso di sospensione o di interruzione del rifornimento dovuto a qualsiasi motivo. In tali casi dovrà essere subito informata la Centrale Operativa della Capitaneria di Porto.
4. Qualora le bettoline siano precedentemente impiegate per il trasporto di prodotti infiammabili (punto di accensione non superiore a 60°C), prima della loro utilizzazione per il servizio di rifornimento dovranno essere munite di relativo certificato di Gas-Free rilasciato dal competente Servizio Chimico del Porto che dovrà essere conservato a bordo.

### **Articolo 11**

#### ***(Rifornimento a mezzo bettolina in banchina)***

1. Il rifornimento di liquidi combustibili alle navi a mezzo di bettolina può essere effettuato ottemperando alle seguenti prescrizioni, oltre a quelle di carattere generale di cui al Titolo II:

la nave, qualora movimenti liquidi infiammabili di categoria A o B o merci pericolose in colli di classe 1, 2, 3, 4, 5 e 7, deve sospendere le operazioni commerciali per tutta la durata del rifornimento.

- Durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale della bettolina munito di certificazione S.T.C.W. (Fire Fighting avanzato per gli ufficiali e Fire Fighting base per i comuni). Devono essere inoltre disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (materiali oleoassorbenti). Il personale di bordo addetto al servizio antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate.
- 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' vietato fumare a bordo di entrambe le unità.
- La bettolina deve sostare il più possibile lontano da sfoghi di aria o da sorgenti di vapori infiammabili.
- Le navi intente alle operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva il segnale "B" del codice internazionale dei segnali o un fanale rosso, visibile a giro d'orizzonte, nelle ore notturne.
- Le manichette impiegate devono essere debitamente collaudate, in buone condizioni e dotate di innesti a tenuta perfetta. Le stesse devono essere adeguatamente sorrette e di idonea lunghezza onde evitare strappi.
- Deve essere assicurata l'equipotenzialità elettrica tra il mezzo rifornitore e la nave, attraverso idonei collegamenti di massa.
- Il personale dell'unità rifornitrice deve attenersi alle disposizioni dell'ufficiale della nave, designato dal Comando di bordo quale responsabile della direzione delle operazioni, relativamente all'inizio, alla velocità del pompaggio ed alle interruzioni. Il personale delle due unità dovrà seguire le operazioni ed assicurarsi del buon andamento delle stesse effettuando preventivamente le necessarie verifiche alle tubazioni, alle casse e all'impianto.
- Tutti gli scarichi, compresi quelli della cucina, ed i motori, devono essere provvisti di parascintille.
- Devono essere posizionati idonei parabordi atti ad impedire il contatto diretto degli scafi qualora l'unità non sia già dotata di idoneo bottazzo.
- Durante le operazioni di rifornimento gli ombrinali della nave e della bettolina debbono essere chiusi.
- Il personale incaricato delle operazioni della nave e della bettolina prima di iniziare le operazioni di rifornimento, deve concordare la rata e le prestazioni massime di pompaggio e le procedure per l'arresto di emergenza.
- Il suddetto personale deve inoltre concordare il mezzo di comunicazione (VHF o altro sistema idoneo) e le procedure di comunicazione tra bettolina e nave e viceversa.
- Assicurarsi che al termine delle operazioni le manichette, opportunamente drenate, siano scollegate e flangiate evitando colaggi di prodotto.
- Il travaso dei prodotti da rifornire fra due unità adibite al bunkeraggio, durante l'accosto alla nave, può essere effettuato esclusivamente qualora le stesse siano dotate di sistemi strutturali idonei e, comunque, di collegamenti



fissi (flange) nonché di manichette idonee e collaudate anche a garantire l'equipotenzialità elettrica; in difetto deve comunque essere assicurata l'equipotenzialità. Durante tali operazioni deve essere presente personale di bordo su entrambe le unità rifornitrici.

- Al termine dell'operazione l'unità rifornitrice deve essere allontanata immediatamente dalla nave.

## **Articolo 12**

### ***(Particolari prescrizioni per il rifornimento a navi che trasportano merci pericolose in colli ed a navi cisterna all'ormeggio in porto)***

Oltre alle prescrizioni indicate nei precedenti articoli, dovranno essere osservate le seguenti particolari prescrizioni:

- La nave, così come già previsto dal precedente art.11, lettera a), qualora movimenti liquidi infiammabili di categoria A o B o merci pericolose in colli di classe 1, 2, 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 degasificate, il rifornimento è consentito se la nave sta effettuando operazioni di scarica.
- Durante la carica il rifornimento è consentito – senza dover sospendere le operazioni commerciali - solo nel caso in cui la nave stia caricando prodotti con punto di infiammabilità  $60^{\circ}$  C ed 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 sia dotata di un rilevatore portatile di gas nell'atmosfera.
  - gli strumenti per effettuare la connessione siano antiscintilla.
- Nel caso di navi cisterna o gasiera con liquidi pericolosi o vuote ma non degasificate, debbono essere interrotte eventuali operazioni di zavorramento (per le navi pre-Marpol), spostamento del carico, lavaggio o pulizia delle cisterne.
- E' vietato qualsiasi tipo di rifornimento a navi cisterna durante le operazioni di movimento zavorre e ventilazione delle cisterne di navi che abbiamo trasportato prodotti di categoria A e B, nonché durante le operazioni di Crude Oil Washing, Butterwort, allibo e ritiro di slops.

## **Articolo 13**

### ***(Particolari prescrizioni per il rifornimento a navi ormeggiate ai terminali petroliferi)***

1. Solo in caso di comprovato impedimento ad effettuare l'operazione a mezzo degli oleodotti di cui al successivo titolo IV, può essere autorizzato, a seguito di motivata istanza ed apposito provvedimento, il bunkeraggio a mezzo di natanti all'uopo autorizzati secondo obblighi e procedure di cui al presente regolamento oltre alle seguenti prescrizioni:

- modalità e tempi di effettuazione del bunkeraggio siano concordate congiuntamente tra i responsabili designati della ditta rifornitrice, del Comando della nave e del Terminale petrolifero.
- per tutta la durata del bunkeraggio sulla nave sia presente un operatore della bettolina in prossimità del connettore, pronto ad effettuare il distacco in caso di necessità. La bettolina deve essere sempre in condizione di allontanarsi prontamente con i propri mezzi in caso di emergenza (autopropulsa o assistenza continua di un rimorchiatore).
- la bettolina sia dotata di un rilevatore portatile di gas nell'atmosfera.
- gli strumenti per effettuare la connessione siano antiscintilla.

## **Articolo 14**

### ***(Rifornimento a mezzo bettolina in rada)***

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

- Le operazioni possono essere effettuate in tutta la rada, così come individuata dall'ordinanza della Capitaneria di Porto n. 7/95, del porto di Trieste.
- 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 (Col Reg 1972) a cura e sotto la responsabilità dei comandanti e con le modalità da essi concordate.
- 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 Navigational Vocabulary – IMO).
- La nave di dimensioni maggiori deve essere ancorata.
- Gli impianti antincendio delle due unità navali devono essere tenuti pronti all'immediato impiego.
- 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.
- Per tutta la durata delle operazioni, a garanzia del pronto intervento antinquinamento, deve essere allertato e pronto a muovere in caso di necessità un battello disinquinante. A tal fine la ditta rifornitrice, oltre agli obblighi già disciplinati, deve comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto la disponibilità del battello disinquinante.
- Le condizioni meteomarine devono essere favorevoli. Le operazioni di rifornimento devono essere interrotte in caso di peggioramento delle condizioni stesse.
- E' vietata l'esecuzione di lavori a bordo che possano generare scintille o calore; è inoltre vietato l'uso di fiamme libere.
- Durante le operazioni di rifornimento deve essere effettuato l'ascolto radio continuo a mezzo di apparato VHF sulla frequenza dei servizi portuali.
- 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 la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Trieste.

## TITOLO IV

### DISPOSIZIONI PER IL BUNKERAGGIO A MEZZO OLEODOTTO (DEPOSITO)

#### Articolo 15

##### *(Generalità)*

Le operazioni di bunkeraggio, ferma restando quanto già disciplinato nell'art.9, sono subordinate:

- Alla preventiva comunicazione scritta (via fax/posta elettronica), alla Capitaneria di Porto di Trieste da parte della ditta concessionaria con le seguenti notizie:
  - nome della nave da rifornire e ormeggio.
  - data e ora prevista di inizio e termine operazione.
  - tipo, caratteristiche (punto di infiammabilità, temperatura, categoria di appartenenza), quantità del prodotto da rifornire.
- Nulla-osta della Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Trieste su avviso di inizio operazioni comunicato dal capo pontile / comandante della bettolina.

#### Articolo 16

##### *(Modalità esecutive)*

1. Presso i terminali petroliferi, i cui ormeggi sono serviti con tubazioni per il rifornimento delle navi, il bunkeraggio deve avvenire, solamente, attraverso tale sistema dotato di equipotenzialità elettrica mediante idonei collegamenti di massa. Per il rifornimento/bunkeraggio di dette navi cisterna non è consentito l'utilizzo di tubazioni adibite, anche solo parzialmente, alla movimentazione di prodotti petroliferi con punto di infiammabilità determinato con il sistema a vaso chiuso inferiore a 60° C.

2. Qualora si tratti di rifornimento a nave petroliera, gasiera e chimichiera non degassificate, il rifornimento è consentito:

- se la nave sta effettuando operazioni di scarica.
- durante la caricazione solo nel caso in cui la nave stia caricando prodotti con punto di infiammabilità > 60° C.
- adottando le seguenti precauzioni:
  - sospensione temporanea delle operazioni di scarica/caricazione.
  - connessione braccio manifold dedicato al bunkeraggio.
  - ripresa operazioni scarica/caricazione.
  - inizio operazioni bunkeraggio.
  - Analoga procedura sarà effettuata per lo stacco del braccio dedicato al bunkeraggio procedendo, altresì, al drenaggio del braccio interessato.

3. Solo in caso di comprovato impedimento ad effettuare l'operazione a mezzo dei suddetti oleodotti, può essere autorizzato, a seguito di motivata istanza ed apposito provvedimento, il bunkeraggio a mezzo di natanti all'uopo autorizzati secondo obblighi e procedure di cui al titolo III ed in particolare di cui all'art. 13.

4. Per entrambe le procedure citate ai punti 1 e 3, al fine di permettere l'esercizio di controllo sulle attività di bunkeraggio ai terminali petroliferi, le ditte concessionarie, con anticipo minimo di due ore dall'inizio delle operazioni, devono far pervenire alla Centrale Operativa della Capitaneria di Porto ed al responsabile del terminale (anche a mezzo fax), un elenco in cui devono essere indicate le navi che si intendono rifornire, specificando l'ormeggio, la quantità ed il tipo di prodotto richiesto, gli orari di prevista effettuazione ed ultimazione delle consegne.

5. Le modalità ed i tempi di effettuazione del bunkeraggio devono essere concordate congiuntamente tra i responsabili designati della ditta rifornitrice, dal Comando della nave e dal Terminale Marino.

6. Le navi cisterna che operano presso depositi costieri e/o le raffinerie e le navi adibite ai servizi portuali possono rifornirsi direttamente a mezzo tubazione dai suddetti impianti collaudata e certificata ai sensi dell'art. 48 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione.

## **TITOLO V**

### **DISPOSIZIONI PER IL BUNKERAGGIO MEDIANTE AUTOBOTTI**

#### **Articolo 17**

##### ***(Requisiti delle autobotti/distributori mobili)***

I veicoli cisterna (autobotti), motrici e rimorchi, utilizzate per il servizio di bunkeraggio devono essere rispondenti alle modalità costruttive richieste dalle norme stabilite dal Dipartimento dei Trasporti Terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché di quelle previste dalla vigente normativa per il trasporto di merci pericolose su strada (ADR) e di quelle contenute nel DM 31 luglio 1934 e successive modificazioni.

#### **Articolo 18**

##### ***(Banchine sottoposte a limitazioni per lo svolgimento di operazioni a mezzo autobotti/distributori mobili)***

L'impiego di autobotti per operazioni di rifornimento può essere consentito, nei casi di cui all'art. 2, lungo tutte le banchine operative del porto, con esclusione:

- Terminale petrolifero SIOT.
- Terminale petrolifero San Sabba.
- Terminale petrolifero SILONE.
- Terminale petrolchimico ALDER.
- MOLO VII.

Sono comunque esclusi i rifornimenti a mezzo autobotti alle navi cisterna che abbiano trasportato o trasportino prodotti infiammabili anche se, per casi eccezionali, siano ormeggiate ad altre banchine portuali.

Non è consentito l'impiego di autobotti per le operazioni di rifornimento ad unità da diporto, nonché alle unità da pesca ed alle altre unità iscritte nei RNMG adibite al traffico locale, salvo casi specifici da valutare di volta in volta.

## **Articolo 19**

### ***(Vigilanza a terra)***

1. Deve essere assicurato apposito servizio di vigilanza a terra effettuato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. La squadra deve essere composta da 3 (tre) uomini e dotata di automezzo antincendio (APS) con almeno tre taniche da litri 20 di liquido schiumogeno o serbatoio di capacità equivalente o superiore. L'istanza formale (allegato 2) deve essere inoltrata al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco competente con almeno due giorni di anticipo rispetto alla data in cui il servizio dovrà essere espletato.
2. Nel caso di mancata disponibilità di personale, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco ne darà comunicazione entro le successive 24 ore alla Capitaneria di Porto, che provvederà ad utilizzare per lo stesso scopo ed analoghe condizioni Guardia Fuochi abilitati.
3. Detto servizio dovrà essere reso ai sensi del D.M. Interno n. 261 del 22 febbraio 1996 Gazzetta Ufficiale del 16 maggio 1996 n. 113 con relativo onere di spesa a carico del richiedente.
4. Per operazioni di particolare complessità potranno essere adottati criteri diversi di composizione della squadra, sentita la Commissione Locale ex art. 48 del Regolamento al Codice della Navigazione.

## **Articolo 20**

### ***(Prescrizioni particolari)***

Fermo restando quanto previsto dagli articoli precedenti del presente Titolo V, il bunkeraggio con autobotti dovrà essere effettuato osservando le seguenti ulteriori prescrizioni:

- a. La quantità di prodotto erogabile non può essere superiore alle 30 tonnellate per ogni autobotte.
- b. Ciascuna autobotte, con eventuale rimorchio, deve uscire dal porto immediatamente dopo aver effettuato il rifornimento.
- c. Le autobotti ed i loro rimorchi dovranno essere in possesso di tutte le abilitazioni e le certificazioni previste per il trasporto di prodotti infiammabili.
- d. Durante lo svolgimento delle operazioni di bunkeraggio deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo. Devono essere inoltre disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti, panne/fogli oleoassorbenti). La squadra antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte ad essere immediatamente impiegate.
- e. Durante le operazioni di rifornimento in ore notturne devono essere garantiti, nei punti di attacco delle manichette e lungo il percorso manichette stesse, i valori di illuminamento di 10 lux.
- f. 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.
- g. Tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina, ed i motori devono essere provvisti di parascintille.
- h. Tra l'autobotte e la nave dovrà essere stabilita l'equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa.

i. Nella zona interessata dal rifornimento e per tutta la sua durata, non devono essere effettuati lavori con fiamme libere di qualsiasi natura o che generino comunque scintille o produzione di calore.

j. Per tutta la durata del rifornimento intorno alla nave ed alla autobotte per un raggio di metri 20 non devono essere presenti altri automezzi, natanti o persone estranee. La zona interessata deve essere opportunamente transennata e segnalata con un cartello indicante

**VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE**

k. Nei pressi delle tubazioni impiegate per il rifornimento devono essere collocati a cura della ditta incaricata del rifornimento, due estintori a schiuma della capacità non inferiore a litri 10 ed un contenitore di sabbia con attrezzi per lo spandimento della sabbia stessa.

l. 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 sul posto per tutta la durata delle operazioni, pronto ad attuare con immediatezza tutti i provvedimenti necessari in caso di emergenza.

m. Le tubazioni/manichette di carico devono essere in ottimo stato e di caratteristiche conformi ai requisiti di legge richiamati all'[art. 7](#).

n. L'autobotte deve essere munita di reti parascintille alle tubazioni di scarico del motore, dotata di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche, di pompa di tipo idoneo ed antideflagrante e di almeno n. 2 estintori di tipo omologato.

o. Durante il rifornimento la nave deve sospendere le operazioni commerciali. Eventuali deroghe in merito potranno essere concesse purché non costituiscano pericolo per le operazioni di rifornimento. Ai fini di tale valutazione la Capitaneria di Porto si riserva la facoltà di valutare eventuali richieste corredate di piano di sicurezza sottoscritto dal Comando di bordo nave, dalla Ditta rifornitrice, dal responsabile per la sicurezza del terminal e dal datore di lavoro dell'impresa portuale, riservandosi di acquisire i pareri del chimico di porto, dei Vigili del Fuoco ed, eventualmente, dell'Autorità Portuale.

p. Comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto:

- Ora di inizio operazioni.
- L'eventuale mancato inizio delle operazioni e/o la loro sospensione, indicando i motivi ed i provvedimenti presi.
- Ora di fine bunkeraggio.

Non è consentito il rifornimento di navi traghetto con autobotte in qualsiasi altra condizione (per esempio con autobotte introdotta direttamente nel locale garage chiuso di bordo), né con distributori mobili

## **TITOLO VI**

### **RIFORNIMENTO A MEZZO DISTRIBUTORI FISSI IN BANCHINA**

#### **Articolo 21**

##### ***(Limitazioni generali del prodotto)***

Le operazioni di rifornimento a mezzo distributori fissi sono consentite esclusivamente per prodotti con punto di infiammabilità, determinato col sistema a vaso chiuso, superiore/uguale a 60°C.

I distributori automatici fissi, come definiti dal Dlgs n. 32 del 1998, atti al rifornimento di unità da traffico locale, da pesca e da diporto, qualora in possesso dei requisiti tecnici e delle previste autorizzazioni potranno erogare carburanti con punto di infiammabilità inferiore a 60°C.

## **Articolo 22**

### ***(Generalità e prescrizioni generali)***

Le operazioni di bunkeraggio a mezzo 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 I punto XVII del D.M. 31 luglio 1934, del Certificato Prevenzione Incendi (C.P.I.) rilasciato dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco competente per territorio, e dei dispositivi per la captazione dei vapori di cui al Decreto del Ministero dell'ambiente del 16 maggio 1996, e successivo "Regolamento recante norme per l'installazione dei dispositivi di recupero dei vapori di benzina presso i distributori" n. 76 del 20 gennaio 1999 del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero delle attività produttive e della salute;
- 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 e quelli prescritti dal Certificato Prevenzione Incendi (C.P.I.).
- 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 alcun'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. 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). Il personale di bordo, addetto al citato servizio di vigilanza, deve mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate.
- g. Obbligo di ventilare sia il vano in cui sono installati i serbatoi, sia il vano apparato motore, dopo ogni operazione di rifornimento di benzina e prima di riavviare il motore.
- h. Tra l'unità in fase di rifornimento e le altre in sosta dovrà essere lasciata una zona libera di almeno 6 metri.
- i. Il gestore del distributore automatico fisso in banchina deve inoltre, in aggiunta a quanto sopra, rendere disponibile e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti, panne/fogli oleoassorbenti). Dovrà inoltre esporre, per la parte di competenza, la presente Ordinanza e rendere edotti i fruitori del servizio delle norme prescritte dalla stessa.

## **TITOLO VII**

### **RIFORNIMENTO DEI DISTRIBUTORI FISSI/STAZIONI DI SERVIZIO**

#### **Articolo 23**

##### ***(Rifornimento dei distributori automatici fissi e stazioni di servizio)***

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.

La zona circostante l'area del travaso deve essere delimitata con una recinzione (su cui saranno sistemati cartelli recanti la scritta "vietato fumare e fare uso fiamme libere") in modo da impedire l'avvicinarsi di persone estranee. Qualora siano utilizzate transenne mobili l'area deve essere di ampiezza non inferiore a 20 metri, segnalata con cartelli riportanti la medesima dicitura di avviso di pericolo.

## **TITOLO VIII**

### **ALTRE DISPOSIZIONI**

#### **Articolo 24**

##### ***(Prescrizioni di attenzione alla manovra per le altre navi)***

Qualsiasi mezzo che si trovi a manovrare in vicinanza di navi/unità intente in operazioni di bunkeraggio deve procedere con la massima cautela, manovrando alla minima velocità di governo allo scopo di evitare moto ondoso, avendo cura di mantenere la massima distanza possibile o, comunque, la debita distanza di sicurezza.

#### **Articolo 25**

##### ***(Disposizioni finali)***

Eventuali situazioni non contemplate nel presente Regolamento saranno valutate, di volta in volta, dalla Capitaneria di Porto sentiti i pareri degli Enti e Servizi ritenuti necessari. L'Autorità Marittima potrà, a proprio esclusivo insindacabile giudizio, imporre inoltre tutte quelle prescrizioni ritenute necessarie ed indispensabili allo svolgimento delle operazioni in sicurezza.





## MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE

### ORDINANZA N. 26/05

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Trieste:

- VISTE** l'Ordinanza n. 08/05 in data 29 marzo 2005 con la quale è stato approvato e parzialmente modificato lo stampato "Richiesta di Ormeggio";
- VISTA** l'Ordinanza n. 19/99 dell'Autorità Portuale di Trieste con la quale sono state dettate disposizioni per le visite veterinarie da effettuarsi presso il "Punto di Ispezione Frontaliero" ubicato al Magazzino 69 del Porto Franco Nuovo;
- VISTO** il fg. 0004589 in data 13 aprile 2005 dell'Autorità Portuale di Trieste con il quale viene richiesta la modifica dell'art. 2 dell'Ordinanza 08/05 in data 29 marzo 2005 sopra citata, demandando alle agenzie marittime di curare direttamente l'inoltro, al competente Ufficio del Veterinario del Porto, delle informazioni relative alle merci animali e derivati in sbarco nel porto di Trieste, al fine di evitare ritardi o disagi;
- VISTO** l'esito della riunione tenutasi il giorno 13 maggio 2005, con i rappresentanti dell'Ufficio Veterinario del Porto, dell'Autorità Portuale di Trieste e dell'Associazione Agenti Marittimi e nel corso della quale è emerso, da parte dell'Ufficio del veterinario del Porto, che venga indicata, all'interno dello stampato della "richiesta d'ormeggio - comunicazione di arrivo e partenza", il paese di origine delle merci animali e derivati in sbarco nel porto di Trieste;
- RITENUTO** di dover accogliere la modifica proposta dall'Autorità portuale di Trieste e nel contempo inserire, per la parte afferente alle merci animali e derivati, il campo ove indicare il paese di origine delle stesse;
- VISTI** gli articoli 30, 62, 68, 183 del Codice della Navigazione e 59 del relativo Regolamento di esecuzione -parte marittima-.

## ORDINA

### Articolo 1

E' approvato l'Annesso stampato "Richiesta d'ormeggio - Comunicazione di arrivo e partenza" che dovrà essere presentato alla Capitaneria di Porto di Trieste e all'Autorità Portuale di Trieste, con eventuale anticipo via fax, almeno 48 (quarantotto) ore prima dell'arrivo della nave;

### Articolo 2

L'inoltro delle informazioni ANIMO all'Ufficio Veterinario, necessarie per le prescritte ispezioni, sarà curato direttamente dalla Agenzia Marittima all'Ufficio del Veterinario del Porto, inviando allo stesso copia della "Richiesta d'ormeggio - Comunicazione di arrivo e partenza".

**Articolo 3**

L' Ordinanza n. 08/05 in data 29.03.2005 è abrogata.

**Articolo 4**

La mancata presentazione del modello approvato, la sua non corretta o parziale compilazione comportano l'applicazione delle sanzioni previste dal Codice della Navigazione, dalla legge 135/77 nonché ogni ulteriore norma penale applicabile.

Trieste,

**28 GIU. 2005**

IL COMANDANTE  
Contrammiraglio (CP)  
Paolo CASTELLANI



Agenzia Marittima Raccomandataria

Alla **CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE**  
 Sezione Tecnica  
 All' **AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE**  
 Sezione Ormezzi (Telefax 040 6732314)

Ogg.: **RICHIESTA D'ORMEGGIO - COMUNICAZIONE DI ARRIVO E PARTENZA**

**DATI NAVE**

Nome nave		Call sign	Bandiera	Tipo
Porto d'iscrizione	Numero d'iscrizione	TSN	TSL	Portata Lorda
Nome Comandante	Ormezzo richiesto	L.F.T.	Larghezza	N° IMO
Anno di Costruzione	Prodotti Trasportabili	Tipo di scafo(DH-SH)	N° INMARSAT	
Armatore / Noleggiatore	Immersione		E.T.A.	E.T.D.
	PR:	CE:	PP:	CLC 69 data rilascio/scadenza
Motivi Approdo:		Crew List: Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>		
Porto Provenienza:		Data e ora partenza:		
Itinerario (way points):				
Porto Destinazione:		Data e ora arrivo:		
Itinerario (way points):				

**DATI CARICO**

Tipo e quantità carico da sbarcare	
Tipo e quantità carico da imbarcare	
Passeggeri da sbarcare: N°	Passeggeri da imbarcare: N°

**MERCI PERICOLOSE RINFUSA/CISTERNA:**

Sbarco o - Imbarco - Tipo - quantità - qualità (solo per SH) indicando per:  
 Greggio la densità del prodotto ad una temperatura di 15°C;  
 Oli Combustibili la densità del prodotto ad una temperatura di 15°C ovvero  
 viscosità cinematica ad una temperatura di 50°C

Manifesto di Carico presente a bordo?  SI -  NO

**MERCI PERICOLOSE IN COLLI**

Vedi allegati elenchi merce: o in Arrivo - o in Transito - o in Partenza  
 Piano di Carico presente a bordo?  SI -  NO

Note:

**MERCI ANIMALI E DERIVATI IN SBARCO (vedi voci retro) - Diffusione Ufficio Veterinario tramite Agenzia Marittima**

Merce	Cod. ANIMO	Quantità
Animali vivi <input type="checkbox"/>	Paese d'origine	

**DATI FATTURAZIONE**

All'A.P.T. si chiede che le fatture emesse per i servizi portuali indicati siano intestate ai seguenti "Codice Cliente" già in uso presso codesta Autorità:

Telefono: Cod. Cliente Fornitura acqua: Codice Cliente

Liner Terms Trieste (1)		Sbarco free-out ecc. (2)		Sbarco free-in ecc. (2)	
P/C N°	Codice Cliente	P/C N°	Codice Cliente	P/C N°	Codice Cliente

- (1) Le spese di stivaggio / de-stivaggio a bordo sono a carico nave (inclusa la quota di partecipazione alle spese di gestione degli ormezzi e banchine  
 (2) Le spese di stivaggio / de-stivaggio a bordo sono a carico ricevitore /caricatore (inclusa la quota di partecipazione alle spese di gestione degli ormezzi e banchine)

Timbro/ Firma dell'utente che si assume le condizioni particolari Free -in e Free-out (3)

Timbro/ Firma del Raccomandatario

(3) In caso di mancato timbro/firma dell'utente su tutte le prestazioni verranno applicate le condizioni LINERS-TERMS

DATA

Reperibilità telefonica:

**RISERVATO ALLA CAPITANERIA DI PORTO - GUARDIA COSTIERA -**

Bollo	Protocollo N°	Data e ora ricezione	Ormezzo assegnato	Firma ricevente

#### GRANDI CATEGORIE DI PRODOTTI

Denominazioni e numeri da utilizzare per i prodotti nel messaggio Animo  
Decisione della Commissione Europea 94/295/CE

- I. Carni fresche di specie domestiche e di selvaggina, compresi le frattaglie e il sangue destinati al consumo umano.
- II. Prodotti a base di carne e altri prodotti di origine animale destinati al consumo umano.
- III. Latte liquido.
- IV. Prodotti a base di latte.
- V. Prodotti della pesca destinati al consumo umano.
- VI. Uova destinate al consumo – Ovoprodotti – Prodotti apicoli.
- VII. Lumache e cosce di rana.
- VIII. Pelli di ungulati, lana, peli, setole e piume o parti di penne e piume, trofei di caccia.
- IX. Ossa, corna, unghie e prodotti derivati (gelatine), escluse le farine.
- X. Sangue, emoprodotti, liquido amniotico destinati all'industria farmaceutica o ad impieghi tecnici, esclusa l'alimentazione degli animali – Agenti patogeni.
- XI. Altri rifiuti animali: materiali ad alto rischio non trattati – materie prime a basso rischio per l'industria farmaceutica, per impieghi tecnici e per l'alimentazione degli animali.
- XII. Alimenti per animali da compagnia – Proteine animali trasformate destinate all'alimentazione animale (farine e ciccioli).
- XIII. Liquami per ammendamento del terreno.
- XIV. Piccole spedizioni di prodotti destinati a privati – prodotti al seguito dei viaggiatori – Campioni commerciali.
- XV. Carni fresche destinate ad esposizioni, studi particolari o analisi.
- XVI. Carni fresche e prodotti a base di carne destinati esclusivamente all'approvvigionamento di organizzazioni internazionali.

#### 4 ORDINANZA n. 72/2009

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

- VISTO:** Il dispaccio prot. M\_TRA/DINFR/ n. 7312 in data 17.07.2007 del Ministero dei Trasporti – Direzione Generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna – Divisione 3, con allegato lo schema di Regolamento per il servizio di ormeggio nei porti;
- VISTA:** la Circolare prot. n. 02.02.06/70278 in data 30.07.2007 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, con la quale sono state impartite ulteriori disposizioni circa l'adozione del citato Regolamento in tutti i porti ove applicabile, tenuto conto delle particolari configurazioni del servizio e delle particolari caratteristiche/esigenze dei diversi porti;
- VISTO:** Il dispaccio prot. M\_TRA/DINFR/ n. 10772 in data 26.07.2007 del Ministero dei Trasporti – Direzione Generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna – Divisione 3, che apporta delle correzioni al predetto schema di regolamento;
- VISTO:** Il dispaccio prot. M\_TRA/DINFR/ n. 11572 in data 15.11.2007 del Ministero dei Trasporti – Direzione Generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna – Divisione 3, comunica di ritenere superflua l'acquisizione preventiva del parere delle rappresentanze nazionali unitarie degli erogatori e degli utenti del servizio sull'emanando Regolamento, in quanto le suddette rappresentanze si erano già espresse nel corso della riunione tenutasi in sede ministeriale in data 9.11.2006;
- VISTO:** Il dispaccio prot. M\_TRA/DINFR/ n. 947 in data 24.01.2008 del Ministero dei Trasporti – Direzione Generale per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna – Divisione 3, che apporta ulteriori correzioni materiali al predetto schema di regolamento;
- VISTO:** Il dispaccio prot. M\_TRA/PORTI/2595 in data 24.02.2009 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per i Porti – Divisione 3, con il quale prescrive che eventuali assunzioni a tempo indeterminato di personale dipendente, amministrativo e/o tecnico, da parte del Gruppo Ormeggiatori debba essere autorizzato dall'Autorità Marittima sentite le Associazioni nazionali maggiormente rappresentative degli erogatori e degli utenti dei servizi;
- VISTA:** il proprio Decreto n°40/1998 in data 16 novembre 1998, con il quale è stato approvato il "Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto di Trieste" ,
- PRESO ATTO** che al fine di procedere all'esame congiunto del più volte citato schema tipo di regolamento, la relativa bozza è stata trasmessa da questa Capitaneria di Porto al locale Gruppo Ormeggiatori e, ai sensi e per gli effetti del comma 1-ter dell'art. 14 della Legge n. 84 del 28 gennaio 1994 e successive modifiche ed integrazioni, all'Autorità Portuale di Trieste;
- VISTA:** la nota in data 23 giugno 2009 del Gruppo Ormeggiatori del Porto di Trieste;
- VISTO:** la nota prot. 008213/P in data 25 giugno 2006 della'Autorità Portuale di Trieste;
- VISTO:** il proprio Decreto n. 35 in data odierna con il quale si è proceduto ad abrogare il Decreto n°40/1998 in data 16 novembre 1998 sopra citato ed il relativo regolamento ;
- RITENUTO:** necessario ottemperare a quanto disposto dal Ministero con i dispacci citati in epigrafe;

**VISTI:** gli articoli 62, 66, 67, 81, 113 e 116 del Codice della Navigazione;

**VISTI:** gli articoli 59, 208 e seguenti del relativo Regolamento di Esecuzione (Parte Marittima);

## **ORDINA**

### **Articolo 1**

A decorrere dalla data della presente Ordinanza è approvato e reso esecutivo l'annesso "Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Trieste" allegato alla presente ordinanza, di cui fa parte integrante.

### **Articolo 2**

È fatto obbligo a chiunque spetti di applicare e far applicare la presente Ordinanza.

I contravventori, fatto salvo quanto disposto dall'art. 23 dell'annesso Regolamento, saranno perseguibili ai sensi dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione.

Trieste, 03 luglio 2009

F.to IL COMANDANTE  
Contrammiraglio (CP)  
Domenico PASSARO

#### **4.1 Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Trieste**

(Approvato con Ordinanza n° 72/2009 in data 03 luglio 2009 del Capo del Circondario marittimo di Trieste)

### **Articolo 1**

#### **(Scopo del regolamento)**

Il presente regolamento ha lo scopo di disciplinare il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Trieste.

Ai fini del presente regolamento, per servizio di ormeggio s'intendono le operazioni di ormeggio, disormeggio, movimento e assistenza in genere delle navi in ambito portuale e nella rada, 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.

L'operazione di ormeggio consiste nel complesso di prestazioni necessarie ad assicurare l'attracco della nave; essa ha inizio dal momento in cui gli Ormeggiatori, in mare e/o a terra, iniziano materialmente ad effettuarla e termina quando la nave è definitivamente ormeggiata in sicurezza, secondo le indicazioni del Comando di bordo.

L'operazione di disormeggio consiste nell'insieme di prestazioni necessarie a liberare la nave dagli ormeggi; essa ha inizio dal momento in cui gli Ormeggiatori, in mare e/o a terra, iniziano materialmente ad effettuarla e termina quando la nave è completamente disimpegnata.

### **Articolo 2**

#### **(Natura del servizio di ormeggio)**

Ai sensi dell'articolo 14.1 bis della legge 84/94 e successive modificazioni, il servizio di ormeggio è un servizio d'interesse generale atto a garantire nei porti la sicurezza della navigazione e dell'approdo; in quanto tale, esso è reso per 24 ore al giorno e per 365 giorni all'anno.

La sua natura di servizio d'interesse generale, costituisce anche il fondamento delle norme in tema di accesso, di organizzazione, obbligatorietà ed erogazione, come disposto nei successivi articoli del presente regolamento, in applicazione degli articoli 208 e seguenti del regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione (parte marittima), nonché delle circolari emanate in materia dal Ministero competente.

Ai sensi dell'articolo 14.1 *ter* della predetta legge la disciplina e l'organizzazione del servizio sono stabilite dall'Autorità marittima d'intesa con l'Autorità Portuale, acquisito il parere delle rappresentanze nazionali unitarie maggiormente rappresentative degli erogatori del servizio e degli utenti dello stesso, anche al fine di garantire l'erogazione delle prestazioni secondo i criteri generali di prontezza, efficacia, efficienza ed economicità.

### **Articolo 3**

#### **(Organizzazione ed attività degli Ormeggiatori)**

L'esecuzione delle operazioni di cui all'articolo 1 è riservata agli Ormeggiatori iscritti nel registro, costituiti – con provvedimento del Comandante del porto ai sensi, rispettivamente, degli articoli 208 e 209 Reg. Cod. Nav. – nel Gruppo denominato "Gruppo Ormeggiatori del porto di Trieste." (di seguito, "Gruppo"). Tale modello di organizzazione è finalizzato all'assolvimento dei compiti demandati agli Ormeggiatori dalle norme organizzative e regolamentari con il massimo d'efficienza, regolarità ed economicità.

Il Gruppo, pertanto, è lo strumento organizzativo unitario tenuto a prestare il servizio in ogni momento (24 ore al giorno per 365 giorni all'anno) a chiunque ne faccia richiesta e a prestare servizi di emergenza su disposizione e coordinamento dell'Autorità marittima in caso di incidenti, incendi, allagamenti e in qualsiasi altra situazione di emergenza.

L'esercizio dell'attività di Ormeggiatore è incompatibile con qualsiasi altra professione o mestiere.

### **Articolo 4**

#### **(Sede del Gruppo)**

Il Gruppo ha attualmente la propria sede nel porto di Trieste, in molo Fratelli Bandiera 1/2, e può avere, se necessario, anche altre sedi distaccate. Deve essere dotata, per motivi di sicurezza della navigazione, di un apparato radio VHF, quarzato almeno sui canali 14 – 16, nonché di collegamento telefonico e fax/e-mail.

Il Gruppo, con il preventivo assenso dell'Autorità marittima, può dotarsi, anche in collaborazione con terzi, di impianti ritenuti utili per migliorare le comunicazioni e il monitoraggio nel proprio ambito operativo.

Durante l'orario di lavoro la sede deve essere presidiata da Ormeggiatori avviati in turno, qualora non impegnati nell'esecuzione del servizio di ormeggio / disormeggio. In tal caso devono comunque garantire una reperibilità.

### **Articolo 5**

#### **(Organico del Gruppo)**

La consistenza numerica dell'organico del Gruppo è fissata in n. 27 unità compresi il Capo Gruppo e il Vice Capo Gruppo.

In funzione dell'andamento e delle caratteristiche dei traffici, il numero degli Ormeggiatori può essere variato dal Capo del Compartimento, d'intesa con l'Autorità portuale ai sensi dell'art.14.1-ter della L. 84/94, acquisito il parere delle rappresentanze nazionali unitarie maggiormente rappresentative degli erogatori del servizio e degli utenti dello stesso, informandone preventivamente il competente Ministero.

#### **Articolo 6 (Iscrizione e cancellazione dal registro)**

Le iscrizioni nel registro degli Ormeggiatori, disposte dal Comandante del porto ai sensi dell'articolo 208 del Reg. Cod. Nav. sono effettuate esclusivamente a seguito del superamento di apposito concorso pubblico per titoli, esami e prove pratiche, bandito dal Capo del Compartimento secondo le norme vigenti.

Le cancellazioni dal registro sono disposte dal Comandante del porto ai sensi dell'articolo 214 del Reg. Cod. Nav..

#### **Articolo 7 (Organi del Gruppo)**

Sono organi del Gruppo:

- 1) l'Assemblea dei componenti del Gruppo;
- 2) il Capo Gruppo e il Vice Capo Gruppo;
- 3) il Consiglio, composto dal Capo Gruppo e dal Vice Capo Gruppo (quali membri di diritto) e da un numero di consiglieri indicato nello statuto.
- 4) Le regole per l'elezione e i compiti affidati agli organi elettivi sopra indicati sono previsti dallo regolamento interno di cui all'articolo 11.

#### **Articolo 8 (Amministrazione del Gruppo)**

Ferme restando le disposizioni del presente regolamento, il Gruppo - ai sensi della circolare del Ministero della Marina Mercantile n. 1, titolo porti, serie: VIII, prot. 5201893 del 28 aprile 1992 - può essere gestito amministrativamente in una forma societaria prevista dal Codice Civile, in particolare sotto forma di società cooperativa.

In tal caso, la composizione degli organi di governo della società dovrà coincidere con quella degli organi di governo del Gruppo; pertanto, nello statuto sociale e nel regolamento della società devono essere inserite le norme necessarie a garantire la predetta coincidenza e la cessazione della qualità di socio conseguente alla cancellazione dal registro a norma dell'art. 208 Reg. Cod. Nav..

Il Gruppo resta sottoposto al controllo dell'Autorità marittima per quanto riguarda gli aspetti disciplinati dal Codice della navigazione e dal relativo Regolamento di esecuzione, con particolare riferimento alle dotazioni dei mezzi tecnici e nautici, all'iscrizione nei registri e alla relativa cancellazione, alla qualificazione e alla disciplina degli Ormeggiatori.

#### **Articolo 9 (Obblighi di servizio pubblico ai fini della sicurezza)**

Il Gruppo, quale fornitore universale del servizio di cui all'art. 1, ha l'obbligo di assicurare il regolare svolgimento del servizio stesso ed è tenuto - al fine di garantire la sicurezza della navigazione, intervenendo per la salvaguardia della vita umana in mare nel rispetto delle norme al riguardo applicabili - 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 ambito portuale e in rada.

In particolare, il Gruppo deve:

- a) mantenere adeguate strutture organizzative in termini di uomini e di mezzi atte a prestare il costante presidio e, 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 delle acque portuali (rada), 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;
- d) favorire il costante aggiornamento e specializzazione professionale degli Ormeggiatori, al fine di garantire al meglio l'assolvimento degli obblighi di cui sopra.

Il Gruppo inoltre, in caso di necessità e su richiesta dell'Autorità marittima, deve:

1. 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;
2. prestare assistenza e/o soccorso alle navi in pericolo nelle acque portuali e in quelle ad esse adiacenti;
3. provvedere al recupero di oggetti galleggianti pericolosi per la navigazione e alla rimozione di cavi sommersi e non sommersi.

Per le manovre di emergenza relative all'ormeggio, disormeggio o movimenti in genere, gli Ormeggiatori, informata l'Autorità marittima, possono portarsi a bordo delle navi e/o galleggianti per offrire il proprio servizio come rinforzo all'equipaggio, qualora quest'ultimo non possa garantire la sicurezza della manovra.

Le prestazioni di cui sopra sono svolte con continuità, per 24 ore al giorno e per 365 giorni all'anno.

Tutte le attività previste nel presente articolo sono erogate senza alcun addebito tariffario essendo i relativi costi remunerati dalla tariffa di servizio stabilita nell'apposita ordinanza tariffaria.

## **Articolo 10** **(Capo Gruppo e suoi doveri)**

Il Gruppo è retto da un Capo Gruppo, eletto a maggioranza assoluta fra i suoi componenti, la cui nomina deve essere verificata e ratificata con provvedimento del Comandante del porto.

Nel caso in cui l'Assemblea non sia in grado di esprimere un Capo Gruppo, il Comandante del porto provvede alla sua nomina d'ufficio.

Fermo il disposto dell'art. 8 del presente regolamento, la durata in carica del Capo Gruppo è di tre anni. Le date di elezione e di decadenza devono coincidere con quelle degli organi sociali della società di cui all'art. 8, se costituita.

Il Capo Gruppo regola il servizio secondo le istruzioni impartite dall'Autorità marittima verso la quale risponde dell'ordine e della disciplina degli Ormeggiatori.

Il Capo Gruppo non partecipa ai turni di lavoro, fermo restando che deve comunque 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 di servizio.

È compito del Capo Gruppo 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 Capo Gruppo, in caso di assenza o impedimento, è sostituito nelle sue funzioni dal Vice Capo Gruppo.

### **Articolo 11 (Regolamento interno)**

Il regolamento interno è lo strumento che disciplina l'organizzazione e la metodologia di lavoro che il Gruppo adotta per rendere con efficienza il servizio, nonché le modalità di ripartizione dei proventi in base alle disposizioni del CCNL di categoria.

Il regolamento interno, votato dall'Assemblea a maggioranza assoluta, deve essere approvato dalla Capitaneria di porto di Trieste che ne verifica la conformità al presente regolamento e alle altre norme applicabili e deve indicare almeno:

- a) le norme particolareggiate per l'elezione del Capo Gruppo, del vice Capo Gruppo e di tutte le altre cariche eventualmente necessarie;
- b) l'organizzazione del lavoro, le modalità d'uso e di conservazione dei mezzi nautici e terrestri e degli altri strumenti di lavoro;
- c) le dotazioni e gli indumenti da lavoro personali nonché i dispositivi di protezione individuale di cui all'articolo 22, lett. b) del presente regolamento, che il Gruppo deve fornire ai singoli lavoratori nel rispetto della vigente normativa sulla sicurezza del lavoro e sull'inquinamento ambientale. Tra questi, dovranno 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;
- d) le modalità di nomina del responsabile alla sicurezza del lavoro e inquinamento ambientale, ai sensi dei decreti legislativi nn. 81/08 e 271/99 e successive modifiche e/o integrazioni;
- e) le norme organizzative per l'espletamento del servizio e per la copertura dei relativi turni, tenendo conto delle disposizioni impartite dall'Autorità marittima;
- f) le modalità di ripartizione dei proventi, derivanti dalle prestazioni rese, in base ai criteri stabiliti dal CCNL di categoria;
- g) la misura dell'indennità di carica spettante al Capo Gruppo.

### **Articolo 12 (Organizzazione tecnica 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 dai componenti il Gruppo secondo turni di servizio compilati dal Capo Gruppo che vengono affissi all'albo del Gruppo dopo essere stati comunicati all'Autorità marittima, alla quale devono essere altresì comunicate le eventuali sostituzioni degli Ormeggiatori assenti dal servizio per qualsiasi motivo.

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. Ogni modifica definitiva del numero degli ormeggiatori resi disponibili per ciascuna fascia oraria della turnistica è stabilita acquisito il parere delle rappresentanze nazionali unitarie maggiormente rappresentative degli erogatori del servizio e degli utenti dello stesso.

Il Gruppo è sottoposto alla vigilanza del Comandante del porto di Trieste che, in qualsiasi momento, può effettuare ispezioni e controlli finalizzati ad accertare il regolare funzionamento del Gruppo per i connessi aspetti di sicurezza della navigazione e portuale; egli inoltre può verificare l'attività svolta dal Gruppo allo scopo di accertare se il servizio è svolto in condizioni di efficienza, il permanere dei requisiti prescritti, la dotazione degli equipaggiamenti e delle attrezzature necessarie per lo svolgimento del servizio, la qualificazione e la disciplina degli Ormeggiatori.

Il Gruppo può avvalersi di tecnici amministrativi per le pratiche inerenti la contabilità generale e l'amministrazione del personale

### **Articolo 13 (Avviamento al lavoro)**

L'avviamento e l'avvicendamento al lavoro degli appartenenti al Gruppo sono regolati dal Capo Gruppo con criteri di uniformità distributiva del lavoro e in conformità alle esigenze del lavoro stesso, tenendo presenti le eventuali istruzioni appositamente impartite dall'Autorità marittima.

I turni di lavoro devono essere distribuiti in modo da garantire almeno un giorno di riposo settimanale.

Stante la necessità di garantire flessibilità ed efficienza al servizio, gli Ormeggiatori sono tenuti a svolgerlo avvalendosi della propria professionalità polifunzionale e sono, altresì, tenuti ad osservare i turni di lavoro prestabiliti, potendosi far sostituire solo previa autorizzazione del Capo Gruppo.

Gli Ormeggiatori devono eseguire sollecitamente, a regola d'arte e in conformità alle disposizioni ricevute, le operazioni loro affidate, evitando di arrecare danni a persone e cose.

Onde consentire il necessario rimpiazzo attingendo dagli Ormeggiatori reperibili, è fatto obbligo agli Ormeggiatori di comunicare al Capo Gruppo le eventuali assenze dal lavoro con almeno 24 ore di anticipo rispetto all'inizio del turno cui sono assegnati e far pervenire al Gruppo, entro il secondo giorno successivo, la relativa giustificazione attestata da apposite certificazioni. L'inosservanza di tale obbligo è comunicata dal Capo Gruppo all'Autorità marittima per gli eventuali, conseguenti provvedimenti disciplinari o sanzionatori. Le assenze non giustificate devono essere comunicate dal Capo Gruppo all'Autorità marittima per i provvedimenti di competenza.

Qualora l'Ormeggiatore sia impedito a svolgere la propria attività per provvedimenti adottati da Autorità amministrative o giurisdizionali, si provvede immediatamente alla sua sospensione dai turni di servizio e alla sua sostituzione in turno con altri Ormeggiatori fino alla cessazione dell'impedimento.

Le conseguenze salariali derivanti dalle circostanze indicate nel comma precedente sono disciplinate dal regolamento interno, in conformità al CCNL di categoria.

### **Articolo 14 (Beni e mezzi appartenenti al Gruppo)**

Per lo svolgimento delle attività di cui all'art. 1 e il disimpegno degli obblighi di servizio pubblico di cui all'art. 9, il Gruppo deve essere dotato dei beni strumentali necessari.

Gli Ormeggiatori devono avere la massima cura dei beni e dei mezzi appartenenti al Gruppo, impiegandoli con giusto criterio e secondo la loro destinazione d'uso 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.

Salvo specifica autorizzazione rilasciata dall'Autorità marittima, su richiesta del Capo Gruppo, è vietato l'utilizzo dei mezzi appartenenti al Gruppo per scopi diversi da quelli di servizio.

Il Gruppo deve essere provvisto, per l'espletamento del servizio, di almeno n. 6 imbarcazioni a motore, aventi caratteristiche idonee. 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, di apprestamenti di sicurezza idonei alle zone di ormeggio in cui si opera.

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..

Di norma, le predette imbarcazioni devono essere tutte pronte a muovere; qualora ciò non sia possibile per manutenzioni e/o avarie, almeno 4 imbarcazioni devono comunque essere sempre perfettamente funzionanti e pronte a muovere.

Il Gruppo Ormeggiatori deve dotarsi, inoltre, di idonei e sufficienti veicoli per l'espletamento dei servizi a terra e di eventuali mezzi tecnici necessari per lo svolgimento dei servizi. Sulle fiancate di tali mezzi deve essere posto un logo identificativo recante, comunque, la scritta "Ormeggiatori/Mooring service".

### **Articolo 15 (Tariffe)**

Le tariffe costituiscono il corrispettivo delle prestazioni rese a favore degli utenti, e remunerano anche l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico di cui all'art. 9.

Dette tariffe sono stabilite con Decreto del Capo del Compartimento marittimo di Trieste a norma dell'articolo 212 Reg. Cod. Nav., sulla base dei criteri e meccanismi stabiliti ai sensi dell'art. 14 della Legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modifiche ed integrazioni.

### **Articolo 16 (Ordine di introito)**

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.

### **Articolo 17 (Ricavi-costi)**

I ricavi e i costi del servizio di ormeggio devono essere contabilizzati separatamente dai ricavi e dai costi relativi ad altri eventuali servizi e lavori svolti dal Gruppo; il Comandante del porto può in ogni momento disporre verifiche circa l'osservanza della disposizione che precede.

#### **Articolo 18 (Libri contabili)**

Il Gruppo, o per esso la società di cui all'art. 8, deve essere provvisto di tutti i libri contabili e registri previsti dalle normative 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 19 (Ripartizione dei proventi)**

La ripartizione dei proventi deve avvenire nel rispetto delle normative vigenti con le modalità previste dal regolamento interno, in base al CCNL di categoria. Il Capo Gruppo è tenuto a garantire la corretta ripartizione dei proventi del servizio.

#### **Articolo 20 (Obbligatorietà del servizio)**

Il servizio di cui all'articolo 1 è obbligatorio per tutte le navi mercantili aventi stazza lorda pari o superiore a 500 GT.

Alle navi adibite ai servizi portuali, comprese le bittoline impiegate per il bunkeraggio, indipendentemente dalla loro stazza, è consentito che le operazioni di ormeggio e/o disormeggio siano svolte dallo stesso personale di bordo, a condizione che le manovre non creino intralci o difficoltà al traffico e non compromettano la sicurezza portuale.

Il Comandante del porto, con provvedimento motivato, può prescrivere anche alle navi non obbligate l'impiego degli Ormeggiatori qualora lo ritenga necessario ai fini della sicurezza.

Tutte le unità esenti dall'obbligo del servizio, comprese quelle da diporto, qualora richiedano l'assistenza all'ormeggio, debbono avvalersi del personale appartenente al Gruppo.

#### **Articolo 21 (Servizi complementari)**

Il Gruppo è tenuto allo svolgimento di servizi complementari individuati e disciplinati da appositi atti emanati dal Ministero competente, anche a favore di navi e imbarcazioni da diporto.

In particolare, gli Ormeggiatori, secondo le richieste dell'utente e in base alle direttive al riguardo impartite dall'Autorità marittima, devono rendersi disponibili a prestare servizi di assistenza alle navi e/o come rinforzo al personale di bordo di tali unità per cooperare alle manovre di ormeggio, disormeggio o movimenti in genere.

In ogni caso, lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo non deve interferire con il servizio di cui all'articolo 1 e 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 di cui all'art. 1.

## **Articolo 22** **(Doveri degli Ormeggiatori)**

Fermi restando gli obblighi derivanti agli Ormeggiatori dal presente regolamento, nonché l'osservanza dell'articolo 211 Reg. Cod. Nav. e delle norme di legge e di regolamento in materia, gli Ormeggiatori, in particolare, 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 "Ormeggiatore/Mooring service", la cui tipologia e colori sono stabili dalla Capitaneria di porto sulla base di indicazioni che hanno lo scopo di definire indumenti di lavoro omogenei per tutti i Gruppi nazionali;
- c) presentarsi puntualmente e regolarmente al lavoro, con la dotazione dei mezzi necessari all'effettuazione del servizio, secondo i turni compilati dal Capo Gruppo;
- d) osservare le disposizioni relative allo svolgimento del servizio impartite dal Capo Gruppo, riferendo allo stesso eventuali disservizi e/o problematiche relative al servizio stesso;
- e) osservare scrupolosamente l'orario di servizio;
- f) non assentarsi dal lavoro, né sospenderlo, senza l'autorizzazione del Capo Gruppo, e tenere in servizio un contegno corretto e dignitoso;
- g) essere pronti, in qualsiasi momento, ad eseguire le manovre di ormeggio/disormeggio delle navi ordinate d'ufficio dall'Autorità marittima;
- h) effettuare le loro 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;
- 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 alla Capitaneria di porto 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) non farsi sostituire nel lavoro da personale non appartenente al Gruppo;
- o) 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;
- p) portare sempre con loro ed esibirlo a qualunque richiesta del personale dell'Autorità marittima e della Forza Pubblica il libretto di ricognizione di cui all'articolo 213 Reg. Cod. Nav., ovvero il documento identificativo ai fini di security rilasciato dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto .

q) obbedire scrupolosamente agli ordini impartiti dal personale dell'Autorità marittima, dai Comandanti delle navi e dai Dirigenti del Gruppo;

r) risiedere nel Comune nel cui territorio è il porto o l'approdo nel quale l'interessato svolge l'attività o in un comune vicino;

s) notificare senza indugio al Capo Gruppo le variazioni di abitazione e qualsiasi altra circostanza che può influire sulla loro reperibilità;

t) notificare tempestivamente al Capo Gruppo la propria indisponibilità in caso di malattia o altro impedimento di qualsiasi natura. Inoltre, gli Ormeggiatori - che costituiscono uno dei primi elementi di collegamento tra il porto e la nave e che, per questo, sono anche investiti di funzioni in materia di *security* – devono prontamente segnalare 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 apposito tesserino di riconoscimento 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 23**

#### **(Disposizioni disciplinari)**

Il potere disciplinare sugli Ormeggiatori è esercitato dal Comandante del porto ai sensi degli articoli 1249 e seguenti del Codice della Navigazione.

Le infrazioni disciplinari commesse dagli Ormeggiatori sono punite a norma dell'articolo 1254 del Codice della Navigazione. La violazione reiterata degli obblighi di cui agli articoli 14, terzo comma, nonché 22 determina l'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 1254, n. 2, del Codice della Navigazione.

### **Articolo 24**

#### **(Disposizioni penali)**

Chiunque per l'esecuzione delle operazioni di cui al presente regolamento, esclusi i servizi complementari di cui all'art. 21, si avvale di personale non appartenente al Gruppo è punito a norma dell'art. 1174 del Codice della Navigazione.

IL COMANDANTE  
Contrammiraglio (CP)  
Domenico PASSARO

## 5 ORDINANZA N. 08/2006

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Trieste:

- VISTA** la Circolare n. 23, serie II, Titolo "Polizia e Sicurezza dei Porti – Vigilanza Costiera" del 23.06.1994 dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei Porti;
- VISTA** l'Ordinanza n. 07/95 in data 4 marzo 1995 "Disciplina della Navigazione nella rada e nel porto di Trieste" modificata con le Ordinanze n. 113/95 in data 29.12.1995 e n. 40/99 in data 31.12.1999;
- VISTO** il Decreto dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione – Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei Porti – in data 02.09.1996 con il quale è stata decretata l'obbligatorietà del servizio di pilotaggio nel porto di Trieste e stabilite le relative modalità di esecuzione;
- VISTO** il dispaccio prot. 83/051908/II in data 24.10.1996 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto con oggetto: Traffico unità mercantili – Piano assegnazione punti di fonda;
- VISTA** l'Ordinanza n. 04/01 in data 9 febbraio 2001 della Capitaneria di Porto di Trieste relativa all'istituzione del servizio di accompagnamento o "escort";
- CONSIDERATA** la necessità di rideterminare i punti di fonda anche al fine di individuare apposite zone da destinare alle operazioni di sbarco residui oleosi e bunker;
- PREMESSO** che le posizioni geografiche debbano essere riferite al Roma 1940 DATUM;
- RITENUTO** opportuno, alla luce delle suesposte considerazioni, coordinare in un unico provvedimento la predetta normativa e redigere un testo aggiornato;
- ACQUISITO** per quanto di competenza, il parere della locale Corporazione dei Piloti (fg. prot. 62 del 30.01.2006) dell'Autorità Portuale di Trieste (fg. prot. 0002925/P del 08.03.2006) e dell'Istituto Idrografico della Marina (fg prot DDNN/5199 del 07.04.2006);
- VISTI** gli articoli 17, 30, 62, 81 del Codice della Navigazione e 59 del relativo Regolamento di esecuzione;

### ORDINA

#### CAPITOLO PRIMO

#### DEFINIZIONI DEI LIMITI DELLA RADA, DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE DELLE NAVI CHE APPRODANO NELLA RADA E NEL PORTO DI TRIESTE

##### ARTICOLO 1

##### *(Definizione dei limiti della rada di Trieste)*

La rada di Trieste, evidenziata nell'allegato stralcio di carta nautica, è l'area adiacente al porto di Trieste compresa tra le seguenti direttrici:

**LIMITE SUD** - \* Rilevamento vero 270° da Punta Ronco fino all'intersezione con il



confine marittimo fra le acque territoriali italiane e slovene;  
\* confine marittimo fra le acque territoriali italiane e slovene  
fino  
all'intersezione con il meridiano 013° 40' E;

**LIMITE OVEST-** \* meridiano 013° 40' E;

**LIMITE NORD -** \* parallelo 45° 41' N;  
\* Rilevamento vero 313° dal fanale verde ubicato sulla  
testata Nord  
della diga foranea del Porto Franco Vecchio (N° 4388 –  
Elenco dei  
Fari e Fanali) fino all'intersezione con il parallelo 45° 41' N;

**LIMITE EST -** \* diga foranea del Porto Franco Vecchio – congiungente testata  
Sud diga foranea del Porto Franco Vecchio con testata Nord  
tratto settentrionale diga L. Rizzo – diga L. Rizzo –  
congiungente testata Sud tratto meridionale diga L. Rizzo con  
Punta Ronco.

## **ARTICOLO 2**

***(Zone della rada riservate all'ancoraggio delle navi)***

### **ZONA SUD**

Riservata all'ancoraggio di navi cisterna (petroliere, chimichiere e gasiere). Zona esterna al tratto meridionale della diga L. Rizzo e compresa tra le seguenti direttrici:

- parallelo 45° 37'.3 N;
- meridiano 013° 40' E;
- Rilevamento vero 285° dal fanale verde ubicato sulla testata Nord del tratto meridionale della diga L. Rizzo (N° 4450 Elenco Fari e Fanali).

### **PUNTI DI FONDA**

Nella predetta zona sono individuati i seguenti punti di fonda:

- ALFA 1: Rilevamento vero 265°** dal fanale verde sulla testata Nord del tratto meridionale della diga L. Rizzo (N° 4450 Elenco Fari e Fanali) **distanza 1.5 miglia;**
- ALFA 2: Rilevamento vero 294°** dal fanale rosso sulla testata Sud del tratto meridionale della diga L. Rizzo (N° 4457 Elenco Fari e Fanali) **distanza 2.5 miglia;**
- ALFA 3: Rilevamento vero 265°** dal fanale verde sulla testata Nord del tratto meridionale della diga L. Rizzo (N° 4450 Elenco Fari e Fanali) **distanza 2.7 miglia;**
- ALFA 4: Rilevamento vero 294°** dal fanale rosso sulla testata Sud del tratto meridionale della diga L. Rizzo (N° 4457 Elenco Fari e Fanali) **distanza 3,1 miglia.**

**PUNTO DI FONDA PER SBARCO RESIDUI OLEOSI E BUNKERAGGIO PER NAVI CISTERNA.**

**SIERRA 1: Rilevamento vero 265°** dal fanale verde sulla testata Nord del tratto meridionale della diga L. Rizzo (N° 4450 Elenco Fari e Fanali) distanza **0.9 miglia**.

## **ZONA NORD**

Zona compresa tra le seguenti direttrici:

- meridiano 013° 40' E;
- parallelo 45° 41' N;
- Rilevamento vero 313° dal fanale verde ubicato sulla testata Nord della diga foranea del Porto Franco Vecchio (N° 4388 Elenco Fari e Fanali) fino all'intersezione con il parallelo 45° 41' N;
- Rilevamento vero 275° dal fanale rosso ubicato sulla testata Sud della diga foranea del Porto Franco Vecchio (N° 4402 Elenco Fari e Fanali) fino all'intersezione con il meridiano 013° 40' N.

## **PUNTI DI FONDA AREA PONENTE**

L'area di ponente è riservata all'ancoraggio delle navi cisterna - nel caso in cui siano occupati i punti di fonda della Zona Sud - e di quelle che trasportano merci pericolose.

Nella predetta area sono individuati i seguenti punti di fonda:

- BRAVO 1: Rilevamento vero 272°** dal fanale verde testata Nord diga Porto Franco Vecchio (N. 4388 Elenco Fari e Fanali) **distanza 2.6 miglia;**
- BRAVO 2: Rilevamento vero 272°** dal fanale verde testata Nord diga Porto Franco Vecchio (N. 4388 Elenco Fari e Fanali) **distanza 3.3 miglia;**
- BRAVO 3: Rilevamento vero 272°** dal Faro della Vittoria (N. 4376 Elenco Fari e Fanali) **distanza 3.3 miglia;**
- BRAVO 4: Rilevamento vero 272°** dal Faro della Vittoria (N. 4376 Elenco Fari e Fanali) **distanza 2.6 miglia.**

## **PUNTI DI FONDA AREA LEVANTE**

L'area di levante è riservata all'ancoraggio delle navi che non trasportano merci pericolose.

Nella predetta area sono individuati i seguenti punti di fonda:

- CHARLIE 1: Rilevamento vero 272°** dal fanale verde testata Nord diga Porto Franco Vecchio (N. 4388 Elenco Fari e Fanali) **distanza 1.4 miglia;**
- CHARLIE 2: Rilevamento vero 272°** dal fanale verde testata Nord diga Porto Franco Vecchio (N. 4388 Elenco Fari e Fanali) **distanza 1.9 miglia;**
- CHARLIE 3: Rilevamento vero 272°** dal Faro della Vittoria (N. 4376 Elenco Fari e Fanali) **distanza 1.9 miglia;**
- CHARLIE 4: Rilevamento vero 272°** dal Faro della Vittoria (N. 4376 Elenco Fari e Fanali) **distanza 1.3 miglia.**

In caso di indisponibilità dei predetti punti di fonda può essere autorizzato dalla Sala Operativa di questa Capitaneria di Porto – sentito il pilota di turno presso la Corporazione Piloti - l'ancoraggio **ad Ovest del meridiano 13°40° E.**

## **PUNTO DI FONDA PER SBARCO RESIDUI OLEOSI E BUNKERAGGIO NAVI DIVERSE DALLE NAVI CISTERNA.**

**SIERRA 2: Rilevamento vero 272°** dal fanale verde testata Nord diga Porto Franco Vecchio (N. 4388 Elenco Fari e Fanali), **distanza 0.9 miglia.**

### **ARTICOLO 3**

#### ***(Canali di entrata e di uscita)***

Nell'ambito della rada sono istituiti i seguenti canali di entrata e uscita dal porto:

#### **CANALE NORD**

Canale compreso tra la Zona Sud e la Zona Nord di ancoraggio e precisamente fra le seguenti direttrici:

- \* Rilevamento vero 275° dal fanale rosso ubicato sulla testata Sud della diga foranea del Porto Franco Vecchio (N° 4402 Elenco Fari e Fanali);
- \* Rilevamento vero 285° dal fanale verde ubicato all'estremità Nord del tratto meridionale della Diga Luigi Rizzo (N° 4450 Elenco Fari e Fanali).

Nel Canale Nord sono istituiti il Punto di Imbarco Pilota e la Linea di Separazione del Traffico:

- **PUNTO DI IMBARCO PILOTA**

Rilevamento Vero 293° dal fanale verde ubicato sulla testata Nord del tratto centrale della diga L. Rizzo (N° 4438 Elenco Fari e Fanali) distanza 1.6 miglia;

- **LINEA DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO**

Direttrice avente origine sul predetto Punto di Imbarco Pilota e orientata sul Rilevamento Vero 283°.

#### **CANALE SUD**

Canale ubicato a meridione della Zona Sud di ancoraggio e precisamente compreso fra le seguenti direttrici:

- \* Parallelo 45° 37'.3 N
- \* Rilevamento vero 270° da Punta Ronco.

Nel Canale Sud è istituito il seguente Punto di Imbarco Pilota:

- **PUNTO DI IMBARCO PILOTA**

Rilevamento vero 270° dal fanale rosso ubicato sulla testata Sud del tratto meridionale della diga L. Rizzo (N° 4457 Elenco Fari e Fanali) distanza 1.5 miglia;

### **ARTICOLO 4**

#### ***(Divieti operanti nei canali di entrata e di uscita e nella rada)***

Nei canali di entrata e di uscita dal porto è vietata la sosta, l'ancoraggio, la pesca e qualsiasi altra attività;

Nella rada sono vietate le immersioni subacquee sportive salvo autorizzazione della Capitaneria di Porto;

Le immersioni subacquee professionali devono essere precedute da idonea comunicazione a questa Capitaneria di Porto e, salvo diverse prescrizioni da parte dell'Autorità Marittima, dovranno essere effettuate con le seguenti cautele:

- l'operatore subacqueo, durante le immersioni, dovrà essere continuamente collegato con la barca madre;

- l'attività potrà essere eseguita, salvo deroga concessa di volta in volta da questa Capitaneria di Porto e per motivi legati alla sicurezza dell'ambiente e della navigazione, solo in ore diurne;
- l'unità destinata al trasporto ed all'assistenza dei sommozzatori dovrà essere dotata dei segnali diurni previsti dal vigente Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG) e dal Codice Internazionale dei Segnali (CIS);
- l'ora di inizio e termine operazione – così come ogni eventuale anomalia – dovrà essere comunicata alla Sala Operativa di questa Capitaneria di Porto (via VHF canale 16 o al n. 040676616) dal personale subacqueo impegnato nell'attività.

Qualora l'attività sia rivolta a navi dovranno essere seguite anche le sottototale, ulteriori prescrizioni:

- l'immersione dovrà essere preceduta da un adeguato coordinamento tra il Comando nave ed il personale subacqueo;
- l'unità destinata al trasporto ed all'assistenza dei sommozzatori dovrà essere abilitata all'accosto navi cisterna, ove necessario;
- durante le immersioni nessuna ulteriore unità, che non sia in assistenza agli operatori subacquei, potrà affiancarsi alla nave;
- è vietata qualsiasi ulteriore attività operativa della nave durante le operazioni di immersioni;

## **ARTICOLO 5**

### ***(Disciplina della navigazione nel Canale NORD)***

- 5.1 L'entrata e l'uscita delle navi dirette o provenienti dal Porto Franco Vecchio, Porto Doganale, Porto Franco Nuovo, Arsenale Triestino S. Marco, Scalo Legnami e banchina Terni, deve avvenire attraverso il canale NORD.
- 5.2 In deroga a quanto sopra, il pilota di turno, in caso di avverse condizioni meteorologiche, ovvero valutato il movimento delle navi in atto nel porto, potrà utilizzare il canale SUD per entrare o uscire con le navi.
- 5.3 Il Canale NORD non può essere attraversato da Nord a Sud e viceversa da navi aventi un pescaggio superiore a 14 metri.
- 5.4 Le navi che transitano nel Canale NORD dovranno tenere la DRITTA.  
In particolare:
- 5.4.1 Le navi **in entrata** dovranno transitare a **Sud** della linea di separazione del traffico, lasciando sulla dritta la meda elastica segnalante l'estremità della condotta sottomarina (N°4446 Elenco Fari e Fanali);
- 5.4.2 Le navi **in uscita** dovranno transitare a **Nord** della linea di separazione del traffico, lasciando sulla sinistra la meda elastica segnalante l'estremità della condotta sottomarina (N°4446 Elenco Fari e Fanali);
- 5.5 L'attraversamento del canale da Nord a Sud e viceversa da parte delle navi è consentito unicamente con il Pilota a bordo, ovvero dopo averne concordato le modalità e i tempi con la Stazione dei Piloti.

## **ARTICOLO 6**

### ***(Disciplina della navigazione nel Canale Sud e nell'adiacente area del Vallone di Muggia)***

- 6.1 L'entrata e l'uscita delle navi cisterna e delle navi dirette agli ormeggi situati nel Vallone di Muggia nonché delle navi dirette agli ormeggi di cui al precedente art. 5.1 che per motivi di pescaggio non possono utilizzare il Canale NORD, deve avvenire attraverso il canale SUD.

- 6.2 Il Canale SUD in nessun caso potrà essere impegnato contemporaneamente da due navi.
- 6.3 La precedenza spetta alle navi in uscita.
- 6.4 Non è consentito iniziare la manovra di entrata di una nave cisterna fino a quando non sia stata completata la manovra di uscita di un'altra unità.
- 6.5 Quando una nave cisterna è in manovra è fatto divieto di iniziare qualsiasi altra manovra di navi ormeggiate nell'area Vallone di Muggia.

## **ARTICOLO 7**

### ***(Modalità di entrata per le navi dirette agli ormeggi)***

- 7.1 I Comandanti delle unità dirette agli ormeggi nel porto di Trieste devono contattare con congruo anticipo a mezzo radio VHF (Canale 14) la locale Stazione dei Piloti comunicando l'ora di previsto arrivo in rada e richiedendo le direttive per l'atterraggio.
- 7.2 Le navi che non sono soggette all'obbligo di pilotaggio dovranno concordare con la predetta Stazione le modalità di movimento nel Canale NORD o SUD e nell'ambito portuale.
- 7.3 Le navi che sono soggette all'obbligo di pilotaggio dovranno essere autorizzate dalla Stazione Piloti all'accesso al Canale NORD o SUD ed imbarcare il pilota nei punti sopracitati.

## **ARTICOLO 8**

### ***(Modalità di uscita delle navi dal porto)***

- 8.1 In analogia a quanto disposto per l'entrata, le navi in uscita dal porto che non sono soggette all'obbligo di pilotaggio dovranno concordare con la Stazione dei Piloti le modalità ed i tempi di movimento nell'ambito portuale e nel Canale NORD o SUD.
- 8.2 Le navi soggette all'obbligo di pilotaggio dovranno sbarcare il pilota nel Canale NORD o SUD oltre il meridiano 013° 43' E, proseguendo la navigazione nel Canale impegnato secondo la rotta suggerita dal Pilota almeno sino al meridiano 013°40'E. E' ammesso lo sbarco del pilota per le navi in uscita, fuori dal porto anche prima del limite indicato, su richiesta del Comandante della nave, previo accertamento da parte del Pilota che non vi siano ostacoli alla libera manovra.

## **ARTICOLO 9**

### ***(Comunicazione delle navi in uscita)***

I Comandanti delle navi, alla fine della manovra di uscita e dopo l'eventuale sbarco del pilota, devono comunicare alla Centrale Operativa della Capitaneria di Porto, a mezzo radio VHF (Canale 16) seguendo l'apposito modulo (all. 3) i seguenti dati:

ALFA	Tipo della nave/nome;
BRAVO	rotta;
CHARLIE	velocità;
DELTA	destinazione;
ECHO	previsto arrivo;
FOXTROT	numero dei passeggeri;
GOLF	qualità e quantità del carico.

Le navi traghetto Ro/ro e Ro/ro passeggeri, relativamente alla lettera GOLF, devono specificare, altresì, i seguenti dati:

GOLF 1	numero autovetture (comprensivo di campers, roulotte ecc.);
GOLF 2	numero di veicoli commerciali e rimorchi vuoti;
GOLF 3	numero di veicoli commerciali e rimorchi carichi.

## **ARTICOLO 10**

### ***(Modalità di accesso alle zone riservate all'ancoraggio delle navi)***

- 10.1 I Comandanti delle unità dirette alle zone di ancoraggio della rada devono contattare con congruo anticipo a mezzo radio VHF (Canale 14) la locale Stazione dei Piloti per comunicare l'ora di previsto arrivo in rada, richiedendo contestualmente l'assegnazione di un punto di fonda e le istruzioni per raggiungere lo stesso. Una volta ricevute le indicate istruzioni il Comandante è tenuto a seguirle ed eventuali scostamenti dovranno essere preventivamente autorizzati;
- 10.2 Il punto di fonda, una volta raggiunto, deve essere comunicato a mezzo radio VHF (canale 16) alla Centrale Operativa della Capitaneria di Porto riportando la sigla dell'ancoraggio impegnato.
- 10.3 In nessun caso le navi in arrivo/uscita dal porto, non dirette al punto di fonda indicato dalla Stazione Piloti, potranno attraversare le zone di ancoraggio senza la presenza del Pilota a bordo.

## **ARTICOLO 11**

### ***(Norme per la sosta delle navi nella zone di ancoraggio)***

Durante la sosta nella rada, le navi devono mantenere un regolare turno di guardia, assicurando a bordo la presenza del Comandante della nave o, in assenza di questi, del 1° Ufficiale di coperta, nonché del personale necessario a consentire una rapida manovra dell'unità.

Le navi alla fonda devono effettuare ascolto continuo in VHF (canale 16 e 14) e devono informare la Centrale Operativa della Capitaneria di Porto di qualsiasi evento straordinario che possa pregiudicare la sicurezza della navigazione e/o costituire pericolo per l'ambiente marino.

Le navi cisterna, le navi che trasportano merci pericolose in genere e le navi che effettuano operazioni di bunkeraggio stando alla fonda, devono mostrare, in aggiunta ai segnali e fanali regolamentari, i seguenti segnali,

- di giorno: bandiera rossa "B" del Codice Internazionale dei Segnali;
- di notte: fanale a luce rossa visibile a giro d'orizzonte.

Tali prescrizioni si applicano anche alle navi ormeggiate in banchina.

I galleggianti e le unità non autopropulse che sostano all'ancoraggio in rada devono essere assistite continuativamente da un rimorchiatore di adeguata potenza che deve permanere nelle immediate vicinanze.

La messa in mare di imbarcazioni di salvataggio o di servizio deve essere autorizzata, tramite richiesta via VHF canale 16, dalla Centrale Operativa della Capitaneria di Porto di Trieste.

## **ARTICOLO 12**

### ***(Servizio ESCORT)***

Le navi cisterna di GT > 30.000 sia in entrata che in uscita dai terminali petroliferi e comunque dal porto di Trieste hanno l'obbligo di usufruire del servizio di accompagnamento o "escort".

Ogni manovra deve essere eseguita utilizzando almeno un rimorchiatore certificato ("abilitato" o "classificato") per il servizio in parola.

La nave cisterna, per la manovra di entrata, deve prendere a poppa in prossimità del centro dello specchio di poppa - asse di simmetria quando possibile - uno dei rimorchiatori certificati. L'operazione deve avvenire nella posizione di imbarco pilota, Rilv. 270° dal fanale rosso ubicato sulla testata Sud del tratto meridionale della diga L.Rizzo (N° 4457 Elenco Fari e Fanali) distanza 1.5 miglia.

La nave cisterna, per la manovra di uscita, deve prendere a poppa, in prossimità del centro dello specchio di poppa - asse di simmetria quando possibile - uno dei rimorchiatori certificati. L'operazione deve avere inizio prima che la nave liberi tutti i cavi di ormeggio dal pontile e concludersi nella posizione di cui al punto 3.

La velocità della nave in manovra, con rimorchiatore legato, deve essere per quanto possibile non superiore ai 4 (quattro) nodi e comunque tale da permettere il governo della nave, in ogni condizione, tenuto anche conto delle caratteristiche evolutive e di stabilità dei rimorchiatori.

Qualora, a giudizio del Comandante della nave e del pilota, le condizioni meteo e/o le caratteristiche dell'unità non permettano l'applicazione di quanto disposto ai punti precedenti, il servizio "escort" sarà svolto in forma "passiva". Il rimorchiatore, in questo caso, deve seguire la nave sino al punto di cui al precedente para 12.3 pronto a intervenire.

## **CAPITOLO SECONDO DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE E DELL'ORMEGGIO DEL NAVIGLIO MINORE NEL PORTO DI TRIESTE**

### **ARTICOLO 13**

#### ***(Definizione di naviglio minore)***

Per naviglio minore si intendono le unità impiegate per i servizi portuali, le unità da pesca e da diporto.

### **ARTICOLO 14**

#### ***(Norme per la navigazione nell'ambito della rada di Trieste)***

Il naviglio minore in navigazione nella rada di Trieste deve sempre lasciare libera la rotta alle navi in manovra nelle zone di ancoraggio o che impegnano i canali di entrata o di uscita dal porto e non ostacolare l'utilizzo delle zone di ancoraggio transitando a distanza di sicurezza e comunque non inferiore a 200 metri dalle navi.

Fermo restando il divieto sancito nel precedente articolo 4.1 - che vieta l'ancoraggio e la sosta nei Canali NORD e SUD a qualsiasi unità, nonché l'obbligo di lasciare libera la rotta alle navi in manovra - il naviglio minore potrà attraversare da Nord a Sud e viceversa i canali di entrata o di uscita dal porto unicamente seguendo la rotta più breve mentre le unità a vela devono fare uso del motore ausiliario qualora installato.

14.3 Le attività diportistiche di gruppo non autorizzate (allenamenti etc.) dovranno essere comunicate preventivamente via VHF canale 16/ telefono 040676616 alla Sala Operativa per ricevere nulla-osta all'esecuzione. Le stesse dovranno essere immediatamente sospese, liberando la zona, qualora ricorrano i presupposti di cui al punto 1 ovvero su richiesta della Sala Operativa.

## ARTICOLO 15

### *(Norme per la navigazione del naviglio minore in ambito portuale)*

Il naviglio minore in navigazione nel porto di Trieste deve sempre lasciare libera la rotta alle navi in entrata e in uscita e non ostacolarne la manovra.

Fermo restando l'obbligo di osservare le norme contenute nel "Regolamento per Prevenire gli Abbordi in mare", il naviglio minore che naviga nell'ambito del porto di Trieste deve osservare le seguenti norme di comportamento:

Le unità a vela dotate di motore ausiliario dovranno utilizzarlo per navigare all'interno delle dighe foranee (zone portuali) del Porto Franco Nuovo e Porto Franco Vecchio oltre che nei casi previsti dagli art. 14.2 - 16.3 - 16.4;

Le unità dirette al Bacino Sacchetta, Porto Doganale e Porto Franco Vecchio devono passare in vicinanza del Molo Fratelli Bandiera in entrata, mentre le unità in uscita dalla predetta zona devono tenersi a non meno di 300 metri di distanza dal predetto Molo;

Le unità in transito tra le dighe L. Rizzo e gli approdi del Porto Franco Nuovo devono mantenersi vicino alle dighe quando dirette verso il Vallone di Muggia e vicino ai Moli quando dirette verso il Porto Doganale.

Il naviglio minore nel transitare nei bacini o nei pressi delle opere portuali, nonché incrociando piccole imbarcazioni deve ridurre al minimo la velocità - **non superando comunque la velocità di 5 (cinque) nodi** - e passare a distanza di sicurezza.

Alle unità da pesca e da diporto è vietato l'ancoraggio e la sosta nei varchi situati tra i tratti della diga L. RIZZO e nello specchio acqueo interno fino alle strutture del Porto Franco Nuovo. Analogamente è vietato l'ancoraggio e la sosta nello specchio acqueo ubicato all'interno fra la diga foranea del Porto Franco Vecchio e le strutture portuali dello stesso.

Analogamente a quanto previsto al punto 14.3, le attività diportistiche di gruppo non autorizzate (allenamenti ecc) dovranno essere comunicate preventivamente via VHF canale 16/ telefono 040676616 alla Sala Operativa per ricevere nulla-osta all'esecuzione. Le stesse dovranno essere immediatamente sospese, liberando la zona, qualora ricorrano i presupposti di cui al punto 1 ovvero su richiesta della Sala Operativa.

## ARTICOLO 16

### *(Limiti alla navigazione nell'area del Vallone di Muggia)*

16.1 Alle imbarcazioni da diporto e da pesca è fatto assoluto DIVIETO di transitare a distanza inferiore a metri 200 (duecento) dai pontili dei terminali di movimentazione degli oli minerali/gas siti nel Vallone di Muggia.

16.2 Alle unità minori è vietato l'ancoraggio e la sosta nella zona, anch'essa evidenziata nell'allegata planimetria, racchiusa fra le congiungenti i seguenti punti:

#### **16.2.1 LIMITE OVEST**

- Congiungente la testata Sud del tratto meridionale della diga L. Rizzo con la Boa luminosa verde (N° 4458.5 Elenco Fari e Fanali).

#### **16.2.2 LIMITE NORD**

Congiungente i seguenti punti:

- Fanale rosso ubicato sulla testata Sud del tratto meridionale della diga L. Rizzo (N° 4457 Elenco Fari e Fanali)



- Palo luce fissa verde radice pontile n. 2 S.I.O.T. (N° 4460.2 Elenco Fari e Fanali).

### **16.2.3 LIMITE SUD**

Congiungente i seguenti punti:

- Boa luminosa verde (N° 4458.5 Elenco Fari e Fanali)
- Fanale rosso (molo E estremità) porto di Muggia (N° 4471 Elenco Fari e Fanali)
- Palo luce fissa verde S. Sabba (N° 4470.2 Elenco Fari e Fanali).

16.3 Fermo restando l'obbligo di lasciare libera la rotta alle navi e di non ostacolarne la manovra, la zona di mare individuata nel precedente art. 16.2 può essere attraversata da Nord a Sud e viceversa seguendo la rotta più breve mentre le unità a vela devono fare uso del motore ausiliario qualora installato.

16.4 Le unità da diporto in entrata/uscita dal Canale SUD dirette a Porto S.Rocco/Muggia/Canale industriale non devono in alcun caso utilizzare la canaletta riservata alle navi cisterna, ma navigare tra la costa e le boe verdi di segnalazione della stessa; l'eventuale attraversamento deve avvenire perpendicolarmente alla canaletta e con l'utilizzo del motore da parte delle imbarcazioni che ne sono provviste. In caso di transito di navi l'attraversamento deve avvenire passando di poppa alle stesse o al rimorchiatore qualora in assistenza.

16.5 Le attività diportistiche di gruppo non autorizzate (allenamenti ecc) dovranno essere comunicate preventivamente via VHF canale 16 / telefono 040676616 alla Sala Operativa per ricevere nulla-osta all'esecuzione. Le stesse dovranno essere immediatamente sospese, liberando la zona, qualora ricorrano i presupposti di cui al punto 1 ovvero su richiesta della Sala Operativa.

## **CAPITOLO TERZO DISPOSIZIONI PER L'ORMEGGIO NEL PORTO DI TRIESTE**

### **ARTICOLO 17 (Modalità di ormeggio delle navi)**

17.1 L'ormeggio in andana (di punta) e l'affiancamento fra le navi in banchina deve essere espressamente autorizzato dalla Capitaneria di Porto.

17.2 L'ormeggio deve essere attuato con cavi di struttura idonea ed in numero adeguato secondo quanto previsto dal "modulo di armamento" ed in modo da poter far fronte ad eventuali peggioramenti delle condizioni meteomarine.

17.3 Durante le operazioni di imbarco e sbarco i cavi d'ormeggio devono essere regolati in modo da non essere mai in bando.

### **ARTICOLO 18 (Presca di corpi morti o stesura di cavi alle boe d'ormeggio)**

La presa del corpo morto e la sistemazione di cavi alle boe d'ormeggio deve essere segnalata di giorno con il posizionamento di bandiere di colore rosso e di notte mediante illuminazione dei cavi stessi.

#### **ARTICOLO 19**

##### **(Cambio del posto di ormeggio)**

Il cambio di posto d'ormeggio assegnato, anche nel caso di spostamento lungo la medesima banchina, deve essere preventivamente autorizzato dalla Capitaneria di Porto.

#### **ARTICOLO 20**

##### ***(Lavori di manutenzione a bordo delle navi)***

Non sono consentiti, salvo espressa autorizzazione della Capitaneria di Porto, lavori di manutenzione a bordo delle navi ormeggiate nel porto di Trieste. Sono consentiti piccoli interventi che non limitano la funzionalità dell'apparato motore, l'efficienza dei servizi e delle sistemazioni di sicurezza della nave, ovvero che non comportano pericolo di inquinamento.

#### **ARTICOLO 21**

##### **(Momentaneo immobilizzo della nave)**

- 21.1 La nave all'ormeggio deve mantenere un grado di approntamento tale da permetterle in qualsiasi momento di prendere il mare o di effettuare eventuali spostamenti.
- 21.2 L'esecuzione di eventuali lavori che comportano un momentaneo immobilizzo della nave deve essere autorizzato dalla Capitaneria di Porto.
- 21.3 Le navi cisterna autorizzate all'immobilizzo non possono svolgere alcuna ulteriore attività operativa nel periodo dei lavori salvo autorizzazione dalla Capitaneria di Porto per motivi legati alla sicurezza ambientale o della navigazione.
- 21.4 Le navi cisterna devono essere assistite da un rimorchiatore in banchina "dedicato" pronto ad intervenire in caso di necessità.

#### **ARTICOLO 22**

##### **(Comunicazioni in caso di emergenza)**

- 22.1 Le unità presenti nel porto devono comunicare con immediatezza alla Centrale Operativa della Capitaneria di Porto (VHF ch. 16/telefono 040676616) ogni emergenza che dovesse verificarsi a bordo.
- 22.2 Il predetto obbligo è esteso anche al personale facente parte delle squadre ausiliarie dei servizi e degli operatori portuali e a chiunque altro venisse a conoscenza di una situazione di pericolo.

#### **ARTICOLO 23**

##### **(Efficienza dell'impianto antincendio di bordo)**

- 23.1 L'impianto antincendio della nave deve essere mantenuto in perfetta efficienza e in pressione ed il servizio antincendio di bordo deve essere pronto ad intervenire con immediatezza.
- 23.2 Qualora sussistano urgenti ed improrogabili motivi tecnici per i quali l'impianto fisso antincendio di bordo deve essere disattivato momentaneamente, il Comando deve richiederne la preventiva autorizzazione alla Capitaneria di Porto. Tale autorizzazione potrà essere concessa subordinatamente all'ottemperanza delle

prescrizioni e condizioni di ordine tecnico che saranno impartite di volta in volta ivi incluso, comunque, l'obbligo di un rimorchiatore in banchina "dedicato" pronto ad intervenire in caso di necessità.

- 23.3 Qualora per motivi di manutenzione si rendesse invece necessario lo sbarco degli estintori (portatili o stazione CO2), la ditta incaricata deve fornire alla nave equipaggiamento idoneo in sostituzione fino al ripristino della dotazione nave.

## **ARTICOLO 24**

### **(Ormeggi riservati ai rimorchiatori portuali in servizio di guardia)**

- 24.1 Nel porto di Trieste il servizio di guardia dei rimorchiatori portuali è attuato con quattro unità alle quali sono riservati gli ormeggi ubicati alla radice del pontile S.I.O.T. e presso il lato Nord del Molo III del Porto Franco Vecchio.
- 24.2 Dalle ore 22.00 alle ore 06.00 i rimorchiatori portuali di guardia sono ridotti a tre con un solo rimorchiatore presso gli ormeggi del Porto Franco Vecchio.
- 24.3 La disponibilità di rimorchiatori per l'area S.Sabba dovrà essere assicurata permanentemente, anche in assenza di navi all'ormeggio, da due rimorchiatori dotati di classifica FFQ1.

Tali rimorchiatori possono essere utilizzati:

- nel bacino petroli (zona compresa tra il pontile Silone, Canale Industriale e terminale SIOT);
- Ferriera di Servola;
- Scalo Legnami;
- Molo VII;

Gli stessi rimorchiatori possono essere utilizzati anche fuori delle aree sopra indicate esclusivamente qualora non via siano petroliere ai terminali e tutti gli altri rimorchiatori siano già impiegati in operazioni di rimorchio.

Ogni allontanamento dal pontile di stazionamento dovrà comunque essere preventivamente comunicato alla Sala Operativa di questa Capitaneria di Porto.

- 24.4 Un eventuale impiego diverso da quanto sopra indicato può essere autorizzato, esclusivamente per motivi di sicurezza, dalla sezione Tecnica della Capitaneria di Porto di Trieste ovvero dalla Sala Operativa della stessa fuori dagli orari di ufficio.

## **ARTICOLO 25**

### ***(Divieti di ormeggio)***

A tutte le unità è fatto divieto di ormeggiare o di approdare:

- 25.1 Alle boe ed ai mezzi di segnalamento marittimo ed in prossimità dei cavi degli elettrodotti di alimentazione dei medesimi;
- 25.2 Alle testate delle dighe L.Rizzo, fino a una distanza di 30 (trenta) metri a partire dalle medesime.
- 25.3 Alla diga foranea del Porto Franco Vecchio è fatto divieto di sosta e di ormeggio nella zona antistante l'edificio ex stabilimento balneare "Alla Diga", meglio evidenziata nella planimetria in ALLEGATO 2.

Nel restante banchinamento situato a nord della suddetta zona è consentito l'ormeggio di disimpegno ai mezzi adibiti a servizi portuali e attività lavorative. Eventuali deroghe dovranno essere rilasciate di volta in volta dalla Capitaneria di Porto di Trieste.

## **ARTICOLO 26**

***(Specifici divieti di approdo e di ormeggio per le unità da diporto e da pesca)***

Alle imbarcazioni da diporto e da pesca, salvo eventuale formale permesso rilasciato dalla Capitaneria di Porto, è fatto DIVIETO di approdare o ormeggiare:

- a tutte le opere del Porto di Trieste destinate alle operazioni di imbarco e sbarco delle merci nonché nei bacini San Giorgio, San Giusto e San Marco;
- al tratto banchinato destinato alla sosta delle unità appartenenti alle Amministrazioni dello Stato ed alle banchine destinate all'ormeggio delle unità adibite ai servizi portuali;
- alle banchine e ai moli dell'Arsenale Triestino San Marco ed agli altri ormeggi destinati alla riparazione ed allestimento delle navi.

**CAPITOLO QUARTO**

**COMUNICAZIONI ALLA SALA OPERATIVA DELLA CAPITANERIA DI PORTO**

**ARTICOLO 27**

***(Comunicazioni dei Piloti del porto)***

27.1 Il Pilota di turno all'atto dell'inizio del servizio deve comunicare i seguenti dati alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto:

1. NOME DELLA NAVE;
2. ORA DI INIZIO MANOVRA DI ENTRATA / USCITA;
3. NUMERO DEI RIMORCHIATORI UTILIZZATI.

Ultimato il servizio dovrà essere comunicata l'ora di fine manovra nonché eventuali variazioni ai dati già forniti.

27.2 Il pilota che opera su navi in arrivo o in partenza dal porto informa immediatamente la Sala Operativa della Capitaneria di Porto, qualora nell'esercizio della propria funzione venga a conoscenza di carenze che possano pregiudicare la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino (art. 13 D.M. 13.10.2003 n. 305).

**ARTICOLO 28**

***(Comunicazioni della Società concessionaria del Servizio di Rimorchio)***

La società concessionaria del servizio di rimorchio navi deve assicurare che venga comunicato alla Sala Operativa:

1. Ogni spostamento dei rimorchiatori di guardia dedicati all'area S.SABBA.
2. La dislocazione fuori dalle acque del porto e della rada dei rimorchiatori abilitati al servizio.

Ogni allontanamento di rimorchiatori "destinati" al servizio deve invece essere autorizzato dalla Capitaneria di Porto – Sezione Tecnica. In nessun caso può essere consentito che in porto siano presenti meno di 4 (quattro) rimorchiatori.

**ARTICOLO 29**

***(Comunicazioni delle Società concessionarie del Servizio di Bunkeraggio)***

I Comandanti delle unità impiegate per il bunkeraggio delle navi nella rada e nel porto di Trieste, immediatamente prima di iniziare il servizio, devono comunicare alla Sala Operativa il seguente messaggio:

1. ORA DI INIZIO DEL VIAGGIO
2. ZONA DEL PORTO DI DESTINAZIONE

3. NOME DELLA NAVE DA RIFORNIRE
4. QUANTITATIVO E TIPO DEL PRODOTTO OGGETTO DEL RIFORNIMENTO
5. MEZZI IMPIEGATI

Ultimato il servizio deve essere comunicata l'ora di fine bunkeraggio.

#### **ARTICOLO 30**

##### ***(Comunicazioni della società addetta al servizio di pulizia degli specchi acquei)***

La società concessionaria del servizio di pulizia degli specchi acquei deve assicurare che venga giornalmente comunicato alla Sala Operativa per ogni mezzo impiegato in tale attività quanto segue:

1. NOME DELL'UNITA'
2. ZONA DI ATTIVITA'
3. ORARIO DI INIZIO E FINE DI SERVIZIO.

#### **ARTICOLO 31**

##### ***(Comunicazioni delle società addette al servizio di trasporto passeggeri e merci da e per le navi in porto e nella rada)***

- 31.1 I Comandanti delle unità impiegate per il servizio locale di trasporto passeggeri e merci, prima di intraprendere il viaggio da e per le navi, devono comunicare alla Sala Operativa il seguente messaggio:
- a) ORA DI INIZIO DEL VIAGGIO
  - b) NAVE O ZONA DEL PORTO DI DESTINAZIONE
  - c) NUMERO DEI PASSEGGERI TRASPORTATI
  - d) EVENTUALI MEZZI RIMORCHIATI.
- 31.2 Il Comandante dell'unità deve essere fornito dell'elenco equipaggio e dell'elenco delle persone e dei beni destinati a bordo della nave.
- 31.3 Prima di lasciare l'ormeggio per dirigere verso la nave, il Comandante dell'unità deve riscontrare che non siano presenti a bordo materiali non dichiarati e deve controllare l'identità delle persone e la presenza delle stesse nell'elenco degli autorizzati a raggiungere la nave. In caso di presenza di materiali sconosciuti o di persone non comprese negli elenchi il Comandante non effettua il viaggio e dà pronta informazione alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

#### **ARTICOLO 32**

##### ***(Comunicazione di evento straordinario)***

I Comandanti delle unità impiegate nei servizi portuali sono altresì tenuti a comunicare tempestivamente alla Sala Operativa ogni evento straordinario che dovesse occorrere durante l'espletamento del servizio.

### **CAPITOLO QUINTO DISPOSIZIONI FINALI**

#### **ARTICOLO 33**

##### ***(Abrogazione ed entrata in vigore)***

La presente Ordinanza entra in vigore il 1° giugno 2006 e, contestualmente, è abrogata l'ordinanza n. 7/95, gli articoli 1, 2, 4, 5 e 6 dell'ordinanza n. 4/01 in premessa citate nonché le norme in contrasto con il presente provvedimento.

**ARTICOLO 34**  
***(Articolo punitivo)***

I contravventori alla presente ordinanza saranno perseguiti, salvo che il fatto non costituisca specifico o più grave reato, ai sensi degli articoli 1174 e/o 1231 del Codice della Navigazione.

**ARTICOLO 35**

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza.

Trieste, 11 maggio 2006

IL Comandante  
Contrammiraglio (CP)  
Paolo CASTELLANI

## **6 ORDINANZA N. 92/2008**

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Trieste:

- VISTA** la Circolare n. 23, serie II, Titolo "Polizia e Sicurezza dei Porti – Vigilanza Costiera" del 23.06.1994 dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei Porti;
- VISTA** la propria Ordinanza 08/06 in data 11.05.2006;
- CONSIDERATA** la nuova situazione concessoria della diga del Punto Franco Vecchio;
- RITENUTO** di dover disciplinare l'uso del bene in concessione al fine di garantire i servizi pubblici;
- VISTI** gli articoli 17, 30, 62, 81 del Codice della Navigazione e 59 del relativo Regolamento di esecuzione;

### **ARTICOLO UNICO**

L'art. 25.3 dell'Ordinanza 08/06 in data 11.05.2006, al punto 25.3, è così modificato:

25.3 Alla diga foranea del Porto Franco Vecchio, con le seguenti eccezioni:

1. Nel tratto interno della diga prospiciente gli accosti 15 e 16 del porto (bacino compreso tra il molo II ed il molo III), dove è consentito l'ormeggio di fianco, ma non a pacchetto, con le seguenti limitazioni:
  - Nei primi 40 metri da sud, alle unità adibite al trasporto bagnanti/soci ed al servizio di trasporto pubblico di linea che effettuano fermata alla diga, nonché a quelle che scalano la diga per la fornitura di merci/servizi al concessionario, esclusivamente per il periodo necessario all'imbarco ed allo sbarco e con l'eventuale ausilio di idoneo pontile abbattibile che potrà essere messo in opera soltanto per il periodo di ormeggio;
  - Nel restante tratto, alle unità da diporto autorizzate allo stazionamento temporaneo (inferiore alle 24 ore) dal concessionario;
2. Dal divieto sono escluse le unità navali delle forze di polizia e di soccorso in ragione del loro servizio;
3. E' facoltà della Capitaneria di Porto di Trieste di sospendere, anche temporaneamente, le eccezioni di cui sopra al fine di garantire l'esecuzione in sicurezza delle manovre di ingresso / uscita delle navi che scalano il Punto Franco Vecchio;

Trieste, 22.08.2008

F.to IL Comandante  
Contrammiraglio (CP)

**7 ORDINANZA N° 43 / 2006**

Il Contrammiraglio (CP), Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del Porto di Trieste,

**VISTA** l'ordinanza n° 37/02 del 2 dicembre 2002;

**RITENUTO** opportuno e necessario aggiornare le procedure che regolano l'effettuazione, nel porto di Trieste, delle operazioni di lavaggio delle cisterne con il sistema del Crude Oil Washing sulle petroliere, alla luce delle prescrizioni e delle indicazioni relative a dette operazioni, nonché in base alle esperienze acquisite in tale campo

**VISTE** in particolare le seguenti disposizioni e direttive:

- Convenzione Internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (resa esecutiva in Italia con legge 23 maggio 1980 n°313) e successivi emendamenti;
- Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi adottata a Londra il 2 novembre 1973 (resa esecutiva in Italia con legge 29 settembre 1980 n°662) e successivi emendamenti;
- Protocollo 1978 relativo alla Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, 1973, e le Risoluzioni annesse;
- Specifiche per la progettazione, l'esercizio e il controllo d'impianti C.O.W. revisionate dalla Risoluzione I.M.O. A. 446 (XI) e successivi emendamenti;
- Dispacci n°5193321 in data 28 maggio 1976, n°5195157 in data 10 luglio 1978, N°517006701 in data 7 dicembre 1981 dell'allora Ministero della Marina Mercantile – Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei Porti e DEM3/1160 in data 10.12.1999 dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione Unità di Gestione Infrastrutture per la Navigazione ed il Demanio Marittimo;

**SENTITI** in merito gli operatori del settore ed acquisito agli atti il relativo parere dell'ABS Italia (messaggio fax S-1 del 13.04.2006 e AB/vd del 07.07.2006), del BV Italia (messaggio fax n. H0329/PC del 16.10.2006), RINA Spa (messaggio fax n. TS/VMI/458 del 10.07.2006) e dei Consulenti Chimici del Porto (foglio in data 04 luglio 2006);

**VISTI** gli artt. 65 e 81 del Codice della Navigazione e l'art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione;

**ORDINA**

**ARTICOLO 1**

**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 Trieste, tranne nei casi indicati nell'art. 9, sono obbligatorie a soddisfazione di quanto specificato dalla Convenzione Marpol 73/78 – Annesso I - Regola 13 (3) e di quanto previsto dall'art. 10 della presente Ordinanza e devono essere preventivamente autorizzate dalla Capitaneria di Porto.

A tale proposito, il Comandante della nave deve richiedere detta autorizzazione almeno 24 ore prima dell'arrivo in rada, con messaggio (allegato 1) diretto alla Capitaneria di Porto, al terminale petrolifero ed al raccomandatario, il quale dovrà presentare poi



formale domanda alla Capitaneria di Porto (all. 2) ed al terminale petrolifero. Ogni successiva variazione alla dichiarazione di cui all'allegato 1 dovrà essere comunicata immediatamente agli stessi soggetti di cui sopra.

All'istanza deve essere allegato l'elenco del personale dedicato alle operazioni COW di cui all'art. 7 e la dichiarazione attestante di essere a conoscenza della presente Ordinanza, di aver portato a termine con buon esito i controlli prima dell'arrivo in porto previsti dal Manuale COW della nave ed indicati nell'art. 5 (all. 3).

Qualora ricorrano i presupposti di cui all'art. 9 della presente Ordinanza, il comandante che non intenda eseguire le operazioni C.O.W. dovrà indicarne il motivo, inviando apposita comunicazione alla Capitaneria di Porto di cui all'art. 1.

L'autorizzazione è concessa in seguito all'esito positivo di ispezioni a bordo della nave da parte del personale tecnico di un organismo tecnico riconosciuto 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.

Tali ispezioni hanno lo scopo di accertare che gli impianti del gas inerte e del C.O.W. siano efficienti e soddisfino alle prescrizioni delle norme internazionali ed in particolare alle presenti regole.

La Capitaneria di Porto, ricevuto il parere favorevole da parte dell'Organismo Tecnico Riconosciuto e del Consulente Chimico di Porto, procede al rilascio dell'autorizzazione alle operazioni COW. Il provvedimento autorizzativo deve essere timbrato e firmato per ricevuta e presa visione dal Comandante della nave e restituito – anche via fax – alla Capitaneria di Porto di Trieste (all. 4).

## **ARTICOLO 2**

### **Visite eseguite dall'Organismo riconosciuto e dal Consulente Chimico di Porto**

Scopo della visita effettuata da parte di personale tecnico esclusivo di organismo riconosciuto, di cui all'art.1 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 della presente ordinanza.

Controllerà altresì la validità della sotto notata documentazione e certificazione:

1. Certificato IOPP e relativo Supplemento;
2. Manuale C.O.W. relativamente alla sua approvazione ed alle istruzioni per i greggi paraffinici;
3. Manuale dell'impianto gas inerte;
4. Certificato Sicurezza Dotazioni Navi da carico;
5. Certificato Sicurezza Costruzione Navi da carico;
6. Certificato di gestione della sicurezza;

A conclusione dell'attività svolta deve essere inviato, con immediatezza, alla Capitaneria di Porto un messaggio (all. 5) 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.

In considerazione dell'esistenza di più Enti delegati all'attività, la scelta dell'Organismo riconosciuto sarà a carico della nave o del raccomandatario marittimo purché siano

esclusi quei soggetti che hanno rilasciato il certificato di classe o i certificati statuari e che, in qualsiasi modo, abbiano legami con la nave (es. certificazione ISO).

Fermo restando che le spese per le prestazioni fornite dall'Organismo riconosciuto sono a carico della nave, qualora tutti gli attuali Enti delegati siano coinvolti, a diverso titolo, nella certificazione della nave, la scelta dell'Ente ispettivo sarà effettuata dall'Autorità Marittima.

Scopo della visita, effettuata dal consulente chimico di porto ai sensi dell'art. 1, 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;
- la pressione in tutte le cisterne del carico comprese le slop tanks;

Il consulente chimico di porto, inoltre, provvede a quanto indicato al successivo art. 5.3 nonché ad effettuare il confronto fra il proprio misuratore di ossigeno e tutti i misuratori di ossigeno portatili della nave e, ove possibile, quello fisso.

Qualora il confronto fra il proprio misuratore e quello portatile della nave mostri uno scarto superiore a 0,5% in volume, il consulente chimico di porto procede alla calibrazione dello strumento nave per quanto possibile.

A conclusione dell'attività svolta deve essere inviato, con immediatezza, alla Capitaneria di Porto un messaggio (all. 6) 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.

Sulla base degli esiti comunicati da parte dell'Organismo Tecnico riconosciuto e del Consulente Chimico di porto, la Capitaneria di Porto effettua le proprie valutazioni rilasciando la relativa autorizzazione (all. 4) 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 3**

#### **Impianto del Gas Inerte**

Le navi devono essere dotate di un impianto di gas inerte conforme alle norme della Regola 62 del capitolo II – 2 della Convenzione Internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare e successivi emendamenti.

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%.

La conformità dell'impianto è assicurata dal Certificato di Sicurezza Dotazioni navi da carico in possesso dell'unità.

### **ARTICOLO 4**

#### **Impianto di lavaggio con greggio**

1. Le navi devono essere dotate di un impianto di lavaggio con greggio conforme alle norme della Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, così come stabilito dal Protocollo '78 relativo alla suddetta Convenzione ed alla risoluzione I.M.O. A.446 (XI) e successivi emendamenti applicabili. La conformità dell'impianto alle suddette norme deve essere attestata mediante i Certificati di cui al comma primo del precedente art.2.

2. L'impianto per il lavaggio delle cisterne e le relative tubolature devono essere integri e permanentemente installati a bordo. Eventuali riparazioni provvisorie devono essere

state preventivamente accettate dalla Società di Classifica ed evidenza documentale deve essere disponibile a bordo. In particolare le tubolature devono essere metalliche e deve essere garantita la continuità elettrica, non sono ammesse macchinette portatili e/o manichette volanti.

3. L'impianto delle tubolature necessarie per il lavaggio con greggio deve essere completamente separato o flangiato cieco dalla tubolatura idrica antincendio e da altre tubolature facenti capo ad impianti sistemati nel locale apparato motore e, più genericamente, da ogni altro impianto.

Qualora esista un riscaldatore, si precisa che:

a) Se il riscaldatore è installato nel locale apparato motore esso dovrà essere isolato mediante flange cieche di spessore adeguato, facilmente identificabili e sistemate, ove possibile, nel locale pompe carico;

b) Se il riscaldatore è installato nel locale pompe del carico, esso dovrà essere efficacemente isolato, o mediante doppia valvola di intercettazione, o mediante flange cieche di spessore adeguato e facilmente identificabili.

4. Gli eventuali impianti per il lavaggio delle cisterne con acqua, alimentati da apposite pompe sistemate nel locale apparato motore o locale pompe, devono essere separati dall'impianto di lavaggio con greggio per mezzo di flange cieche di spessore adeguato, facilmente identificabili, o da branchetto.

## **ARTICOLO 5**

### **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:

1. 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;

2. 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;

3. 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. In mancanza di detta certificazione lo strumento dovrà possedere almeno le seguenti caratteristiche tecniche:

- Essere dotato di una pompa elettrica integrata nello strumento o di una pompa elettrica esterna allo stesso (purché lo strumento mantenga la certificazione per lavorare in ambienti con rischio di esplosione) oppure una pompa manuale in modo da garantire un flusso costante di gas sul sensore;

- Essere dotato di una connessione ermetica al sistema chiuso di misurazione nelle cisterne del carico/slops

In ogni caso lo strumento deve essere revisionato come richiesto dal produttore (fornendo la relativa documentazione) e comunque calibrato da una stazione autorizzata almeno una volta all'anno con evidenza di certificazione. Qualora lo strumento non sia certificato come richiesto la certificazione dovrà essere acquisita entro tre mesi dall'accertamento. Analogamente se lo strumento non ha le caratteristiche tecniche di cui sopra, fermo restando il buon funzionamento, lo stesso deve essere adeguato/sostituito entro tre mesi dall'accertamento.

4. Che la linea di lavaggio sia stata isolata secondo quanto previsto dall'art. 4 paragrafo3;

5. Che eventuali altre linee di lavaggio con proprie pompe siano state parimenti isolate con flange cieche o branchetti dall'impianto di lavaggio con greggio;
6. Che tutte le aperture delle cisterne del carico siano ben chiuse ed a perfetta tenuta;
7. 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;
8. Il buon funzionamento dei manometri sulle linee (carico, lavaggio e gas inerte);
9. Il buon funzionamento delle comunicazioni fra la coperta e la sala controllo carico;
10. Il buon funzionamento del sistema chiuso di sondaggio delle cisterne;
11. Il buon funzionamento delle pompe del carico e dei relativi dispositivi di sicurezza come previsto dal costruttore con particolare riguardo all'arresto di emergenza.

## **ARTICOLO 6**

### **Misurazioni e controlli del carico**

- a) I sondaggi ed i campionamenti del carico nonché le misurazioni nelle cisterne del carico/slop sulle navi dotate di impianti di gas inerte devono essere effettuati attraverso il sistema di sonde chiuse previste dalla Regola 60 comma 7 Capitolo II/2 della SOLAS 74 e successivi emendamenti.
- b) Le operazioni di sondaggio, campionamento e misurazione nelle cisterne del carico/slop devono essere effettuate alla presenza di personale della nave adeguatamente certificato e designato dal Comandante che ne assuma la direzione e la responsabilità ed eseguite da personale specializzato dipendente da società/imprese autorizzate con l'osservanza delle seguenti prescrizioni:
  - Tutti i componenti metallici dei dispositivi ed attrezzature utilizzati per il sondaggio e il campionamento devono essere usati attraverso un sistema del tipo sonde chiuse.
  - Le attrezzature impiegate devono essere di tipo stagno ai gas e collegate allo scafo della nave in modo che ne sia garantita la continuità elettrica.

## **ARTICOLO 7**

### **Personale addetto**

Il Comandante, gli Ufficiali ed il personale di bordo che svolgono incarichi di responsabilità od operativi nelle operazioni di caricazione, scarica dei prodotti petroliferi e maneggio dei relativi impianti devono 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 as amended in 1995" ed eventuali successivi emendamenti.

Il numero minimo di personale certificato da impiegare nelle operazioni COW deve essere il seguente per ogni turno di guardia:

- a) Un Ufficiale responsabile (Comandante o 1° Uff.le di Coperta);
- b) Un Ufficiale che sovrintende le operazioni che può anche essere il 1° Uff.le di Coperta;
- c) Un Sottufficiale o un Comune in coperta che verifichi eventuali colaggi e malfunzionamenti dell'impianto, il contenuto di ossigeno, la pressione nelle cisterne del carico prima del lavaggio ed il sondaggio delle cisterne.

Quanto sopra fermo restando i periodi di riposo previsti dal Capitolo VIII della Convenzione STCW 78/95 ed eventuali successivi emendamenti.

## **ARTICOLO 8**

### **Comunicazioni**

Devono essere stabiliti, e mantenuti efficienti, adeguati mezzi di comunicazione tra il personale in coperta e la sala di controllo carico in modo tale che, in caso di perdite o

malfunzionamenti del sistema crude oil washing, il lavaggio possa essere sospeso prima possibile.

Devono esistere, altresì, mezzi di comunicazioni fra il restante personale di servizio, quello presente nella sala di controllo carico ed in tutti i locali ove sono sistemate le apparecchiature di segnalazione, controllo e comando del COW e del gas inerte.

La nave deve essere dotata di apparati VHF, che operano almeno su due frequenze, ad uso del personale addetto al carico e che sovrintende le operazioni COW.

Altri idonei apparati telefonici o radio devono essere predisposti per le comunicazioni fra nave e pontile, con dotazioni del terminale.

In entrambi i casi i mezzi di comunicazione devono essere "a sicurezza intrinseca" nelle zone pericolose.

## **ARTICOLO 9**

### **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. potranno essere autorizzate alle seguenti condizioni:

- sussistano le condizioni imposte dal pontile per quanto attiene le temperature di scarica;
- il Comandante della nave, utilizzando apposita dichiarazione (all. 7), dichiari di soddisfare i requisiti minimi richiesti dal Manuale Operativo COW della nave e mantenerli per tutta la durata delle operazioni di lavaggio.
- la nave sia in possesso di certificato di qualità del carico. Per i carichi paraffinici dovrà essere obbligatoriamente riportato il "Pour point" del prodotto trasportato.
- Il Comando nave si impegna a procedere, entro 12 (dodici) mesi, alla modifica del Manuale Operativo COW secondo le indicazioni contenute nelle Risoluzioni IMO A 446(XI) come emendata.

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 COW potranno essere autorizzate alle seguenti condizioni:

- sussistano le condizioni imposte dal pontile per quanto attiene le temperature di scarica;
- il Comandante della nave, utilizzando apposita dichiarazione (all. 7a), dichiari di soddisfare i requisiti minimi richiesti dal Manuale Operativo COW della nave e mantenerli per tutta la durata delle operazioni di lavaggio.
- la nave sia in possesso di certificato di qualità del carico. Per i carichi paraffinici dovrà essere obbligatoriamente riportato il "Pour point" del prodotto trasportato.

## **ARTICOLO 10**

### **Programmi di lavaggio**

Il lavaggio delle cisterne deve essere effettuato conformemente a quanto prescritto dal Manuale COW approvato.

Al pontile non è permesso il lavaggio delle cisterne con acqua dopo il lavaggio con C.O.W. né operazioni di ventilazione, anche se previste dal manuale COW.

Fatto salvo quanto stabilito al precedente articolo 9, è fatto obbligo a tutte le petroliere di lavare almeno la cisterna del carico, individuata dal manuale C.O.W., da utilizzare in caso

di condizioni meteo avverse che impongono l'immissione di acque di zavorra nella cisterna del carico.

Tutte le operazioni C.O.W. devono essere completate prima della partenza della nave.

## **ARTICOLO 11**

### **Prevenzione della formazione di cariche elettrostatiche**

Prima di utilizzare il contenuto delle cisterne destinate a fornire il crudo per il lavaggio, deve essere controllata la quantità di acqua presente in esse nei modi di cui all'articolo 6. Tale controllo non è necessario qualora esso sia già stato effettuato all'arrivo della nave nell'ambito delle misure commerciali.

Qualora sia stata accertata presenza di acqua libera nelle cisterne del carico, prima di iniziare l'operazione C.O.W., le suddette cisterne devono essere scaricate di tutta la quantità d'acqua presente più un metro di prodotto.

Le cisterne usate come slop, che hanno eventualmente contenuto acqua di zavorra nel viaggio in zavorra precedente, devono essere completamente scaricate e riempite con petrolio greggio (privo di acqua) se devono essere usate per fornire prodotto per il lavaggio.

## **ARTICOLO 12**

### **Controlli da eseguire da parte del bordo prima di iniziare il C.O.W.**

Prima di iniziare il lavaggio con crudo, da parte del bordo dovranno essere effettuati i seguenti ulteriori controlli, anche se già eseguiti all'arrivo della nave, intesi ad accertare:

1. Il buon funzionamento dell'impianto del gas inerte, ed in particolare che:
  - La temperatura del gas inerte sia inferiore alla massima prevista dal manuale I.G.S.;
  - La pressione del gas inerte in tutte le cisterne sia positiva e, comunque, non inferiore ad almeno 200 mmH<sub>2</sub>O e non superiore a quella di taratura delle valvole di sicurezza dell'impianto;
  - Il contenuto in volume di ossigeno in ciascuna cisterna da lavare con crudo sia non superiore all'8%. La relativa misurazione deve essere effettuata in due punti, uno distante un metro dal ponte, l'altro a metà dello spazio vuoto. Se le cisterne hanno paratie di sbattimento complete o parziali, la suddetta misurazione deve essere effettuata agli stessi livelli in ciascuna sezione di cisterna.
2. Che la tubolatura per il lavaggio con crudo sia completamente isolata da quella per il lavaggio con acqua o flangiata cieca;
3. Che le macchinette di lavaggio in esercizio abbiano il ciclo ben programmato e quelle non utilizzate siano chiuse;
4. Il buon funzionamento delle valvole e delle tubolature sia in coperta sia in sala pompe;
5. Che il personale di cui all'art. 7 sia reperibile ed al proprio posto assegnato.

## **ARTICOLO 13**

### **Controlli da eseguire durante il C.O.W.**

Al fine di garantire la corretta esecuzione delle operazioni COW, il personale di cui all'art. 7 dovrà seguire attentamente la progressione delle operazioni di lavaggio e di drenaggio delle cisterne intesa ad accertare:

1. Che la percentuale d'ossigeno nel gas inerte rimanga, alla produzione e nel collettore principale, entro i limiti citati negli articoli precedenti;
2. Che non vi siano perdite di greggio;
3. Che la pressione del collettore di lavaggio sia quella di esercizio prevista dal Manuale operativo;
4. Che la pressione del gas inerte in tutte le cisterne non sia inferiore a 200 mmH<sub>2</sub>O e non superiore a quella di taratura delle valvole di sicurezza dell'impianto;

5. Che i cicli di lavaggio si svolgano regolarmente come previsto dal Manuale operativo;
  6. Che l'assetto della nave sia quello previsto per un buon drenaggio delle cisterne;
  7. Il livello dei contenuti delle cisterne interessate dalle operazioni C.O.W.
- Detto personale dovrà fermare immediatamente le operazioni qualora sorgessero dubbi circa il loro svolgimento in sicurezza e in particolare in caso di caduta di pressione del gas inerte o di innalzamento del suo contenuto di ossigeno oltre i limiti ammessi.

#### **ARTICOLO 14**

##### **Controlli da eseguire dopo il C.O.W.**

Dopo aver completato le operazioni di lavaggio, dovranno essere eseguiti i seguenti ulteriori controlli:

- 1) Che tutte le valvole tra la linea del carico e la linea di lavaggio siano chiuse;
- 2) Che le linee di lavaggio siano state drenate;
- 3) Che tutte le valvole delle macchinette di lavaggio siano chiuse.

#### **ARTICOLO 15**

##### **Drenaggio delle cisterne lavate con greggio, delle tubolature e delle pompe**

Tutte le cisterne lavate con il greggio devono essere opportunamente drenate e prosciugate prima di essere eventualmente utilizzate per contenere la zavorra.

Le operazioni di drenaggio devono essere effettuate con un assetto tale da permettere il miglior risultato possibile.

Al termine delle operazioni di lavaggio con greggio, la misurazione dell'eventuale residuo non pompato deve essere effettuata attraverso un sistema di sonde chiuse.

Le linee del carico e le relative pompe devono essere completamente drenate, ed il greggio che ne risulta deve essere inviato a terra ad eccezione di quanto rimasto nella linea MARPOL.

#### **ARTICOLO 16**

##### **Avaria all'impianto di gas inerte**

1. Il Comandante della nave petroliera, nel caso di un'avaria degli impianti di gas inerte e/o COW ovvero della loro strumentazione, deve adottare immediati provvedimenti per impedire l'immissione di aria o miscele pericolose nelle cisterne.

In particolare:

- a) Dovrà essere immediatamente informato il Capo pontile e la Capitaneria di Porto di Trieste con il mezzo più rapido possibile;
  - b) Le operazioni di scarica, di COW e di zavorra CBT devono essere fermate;
  - c) La valvola di intercettazione della mandata gas inerte in coperta deve essere chiusa;
  - d) La "vent valve" tra la valvola di intercettazione e la valvola di regolazione della pressione (se esistente) deve essere aperta.
  - e) Nessuno strumento od equipaggiamento per il sondaggio, o altro, deve essere introdotto nelle cisterne se non dopo che siano trascorsi almeno 30 minuti dalla cessazione dell'immissione di gas inerte.
2. Immediati provvedimenti devono essere adottati per la riparazione dell'avaria. I lavori di ripristino degli impianti, con nave ormeggiata ad una delle banchine del terminale petrolifero, saranno consentiti previa autorizzazione della Capitaneria di Porto (all. 8) a condizione che:
- Si tratti di lavori di lieve entità;
  - Si tratti di lavori a freddo;
  - lavori comportino, di massima, una sosta inoperosa non superiore alle 8 (otto) ore;

- Il terminale petrolifero non ritenga indispensabile liberare l'ormeggio per esigenze motivate di carattere operativo/commerciali indilazionabili comunicando tale necessità, con specifico messaggio, alla Capitaneria di Porto.

La Capitaneria di Porto - in merito alla comunicazione di cui al punto 1 a – adotterà le determinazioni del caso sentito il Consulente Chimico del Porto e, se ritenuto necessario, l'Organismo riconosciuto e l'Ente che ha rilasciato i certificati statuari (allegato 8).

3. Qualora si riscontrasse l'impossibilità di ripristinare con celerità l'efficienza dell'impianto in avaria ovvero fossero necessarie riparazioni non eseguibili all'ormeggio, la Capitaneria di Porto impartirà alla nave l'ordine di allontanarsi dal pontile. (allegato 8).

4. La nave potrà essere riammessa all'ormeggio ovvero autorizzata a riprendere le operazioni commerciali dopo:

- formale comunicazione da parte del Comando nave dell'avvenuta eliminazione dell'avarie,

- accertamento dell'avvenuta riparazione dell'impianto in avaria e del ripristino delle condizioni di inertizzazione nelle cisterne del carico relativamente alla qualità, quantità e pressione del gas inerte; tale verifica potrà essere eseguita dall'Autorità Marittima ovvero, a discrezione della stessa, dall'Organismo notificato inizialmente scelto, dal Consulente Chimico di Porto, dall'Amministrazione/Ente che ha rilasciato i certificati statuari.

## **ARTICOLO 17**

### **Varie**

La presente Ordinanza entra in vigore alle ore 00.01 del giorno 01 gennaio 2007 ed abroga l'Ordinanza n. 37/02 in data 2 dicembre 2002.

I contravventori alla presente ordinanza saranno puniti a termine di legge e ritenuti responsabili civilmente e penalmente dei danni arrecati a persone o cose derivanti dal loro illecito operato.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza.

Trieste, 09 dicembre 2006

IL COMANDANTE  
Contrammiraglio (CP)  
Paolo CASTELLANI





**MINISTERO DEI TRASPORTI**  
**CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE**

ORDINANZA N° 44/2007

Il Contrammiraglio (CP), Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Trieste;

**VISTA** la propria Ordinanza n° 43/06 in data 9 dicembre 2006 relativa alle “Operazioni di Lavaggio delle cisterne del carico di navi petroliere con l’impiego dello stesso prodotto trasportato (crude oil washing);

**VISTA** la propria Autorizzazione rilasciata in data 28 agosto 2007 riguardante la riclassificazione dei quattro ormeggi del Terminale Marino S.I.O.T. S.p.A. del Punto Franco Oli minerali di Trieste ed in cui sono indicate le nuove modalità e le limitazioni riguardanti l’accosto delle navi cisterna, laddove in particolare sono stabilite le specifiche relative alle aree longitudinale e trasversale esposte/windage areas ;

**CONSIDERATA** la necessità di apportare parziale modifica al vigente Allegato N.1 “Messaggio d’arrivo da parte della nave/Ship’s pre-arrival message” di cui all’ordinanza n°43/06 sopra citata inserendo al punto AA) la voce 16) MAX VESSEL LONGITUDINAL AND TRANSVERSAL WINDAGE AREA AT BERTH;

**VISTI** gli artt. 81 del Codice della Navigazione e l’art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione

**RENDE NOTO**

E’ approvato l’allegato stampato “Messaggio d’arrivo da parte della nave/Ship’s pre-arrival message” Allegato N.1 all’Ordinanza n°43/06 del 9 dicembre 2006.

**ARTICOLO UNICO**

Lo stampato allegato alla presente ordinanza “Messaggio d’arrivo da parte della nave/Ship’s pre-arrival message” sostituisce integralmente quello approvato con ordinanza n°43/06 del 9 dicembre 2006.

Trieste, 02 NOV 2007

IL COMANDANTE  
Contrammiraglio (CP)  
Domenico PASSARO

**ALLEGATO N. 1 - MESSAGGIO D'ARRIVO DA PARTE DELLA NAVE/SHIP'S PRE-ARRIVAL MESSAGE:**

TO TRIESTE HARBOUR MASTER AND COAST GUARD – SAFETY NAVIGATION DEPT.  
(FAX 0039 040 676665 – E-MAIL [sicnavts@spin.it](mailto:sicnavts@spin.it))

SIOT OIL TERMINAL

SHIP'S AGENCY

AA) 1) SHIP'S NAME / 2) CALL SIGN / 3) FLAG / 4) PORT AND NUMBER OF REGISTRY / 5) KEEL LAID DATA / 6) IMO N° / 7) GT / 8) NT / 9) DWT / 10) LOA / 11) BEAM / 12) ARRIVAL DRAFT / 13) ARRIVAL DISPLACEMENT 14) SBT-DH / 15) VESSEL TELEPHONE-FAX- EMAIL NUMBERS / 16) MAX VESSEL LONGITUDINAL AND TRANVERSAL WINDAGE AREA AT BERTH

**BB) CERTIFICATES**

	ISSUING DATA	ANNUAL SURVEY	EXPIRING DATA	ISSUING AUTHORITY/ CLASS'SOC.
LOAD LINE				
SAFETY CONSTRUCTION				
SAFETY EQUIPMENT				
SAFETY RADIO				
IOPP				
CLASS				
SMC				
DOC				
MOU				
TONNAGE				
CLC				
MANNING				
DERATTING				
ITALIAN LIGHT DUES (ANCHORAGE DUES)				

CC) 1) CREW NUMBER / 2) MASTER NAME – PLACE AND DATE OF BIRTH – PASSPORT NUMBER

DD) FULL STYLE OF 1) OWNER / 2) OPERATOR 3) CHARTER

EE) SAILING DATE AND TIME FROM LAST PORT

FF) ETA TRIESTE

GG) 1) CARGO (TECHNICAL AND COMMON NAME – PARAFFINIC/AROMATIC) / 2) QUANTITY B/L M/TONS / 3) API OR DENSITY / 4) POUR POINT / 5) DISTRIBUTION ON BOARD / 6) FULL OR PARTIALLY UNLOADING / 7) MAXIMUM DISCHARGE RATE / 8) MAX TEMPERATURE OF EACH CARGO GRADE TO BE DISCHARGED / 9) DISCHARGE SEQUENCY IN CASE OF DIFFERENT CARGO GRADES ON BOARD

HH) 1) G.O.V. (Gross Observed Volume) / 2) SLOP L.O.T. / 3) FREE WATER (INCLUDING FREE WATER IN SLOP) / 4) SEGREGATED SLOP QUANTITY (OIL / WATER) IF DISCHARGING REQUIRED

II) 1) IGS PLANT FULLY OPERATIONAL / 2) OXYGEN CONTENT PERCENTAGE BY VOLUME IN MAIN LINE / 3) OXYGEN CONTENT PERCENTAGE BY VOLUME IN ALL CARGO TANKS AND SLOP TANKS / 4) GAS PRESSURE / 5) INTERFACE H<sub>2</sub>S (HYDROGEN SULPHIDE) IF AVAILABLE

JJ) 1) ESTIMATED TOTAL DISCHARGING TIME / 2) COW / 3) BALLAST

KK) GOOD WORKING CONDITION OF CARGO PUMPS, RELIEF DEVICES AND ALARM AS PER RELEVANT IGS MANUAL

LL) CHECK CARGO TANKS OPENINGS

MM) 1) CHECK UP CORRECT WORKING OF CARGO TANK SOUNDING SYSTEM (CLOSE ULLAGE SYSTEM) / 2) TYPE IN USE

NN) ANY DEFECT OF HULL, MACHINERY OR EQUIPMENT WHICH MAY:

- AFFECT THE SAFE MANOEUVRABILITY OF THE TANKER;
- AFFECT THE SAFETY OF OTHER VESSEL;
- CONSTITUTE A HAZARD TO THE MARINE ENVIRONMENT;
- CONSTITUTE A HAZARD TO PERSONS OR PROPERTY ON LAND OR IN THE VICINITY OF THE HARBOUR

OO) 1) COW REQUIRED TANKS TO BE WASHED / 2) COW CHECKING SOCIETY CHOICE / 3) STARTING TIME AFTER STARTING DISCHARGING OPERATION / 4) REASONS IF COW NOT POSSIBLE

PP) ALL EQUIPMENT FOR COW HAVE BEEN TESTED WORKING PROPERLY

QQ) 1) OFFICER NAME SUPERVISING COW OPERATIONS / 2) OTHER PERSONS INVOLVED IN COW OPERATIONS

RR) IF IOPP 1.10.3 STATUS OF SHIP REG 1 (26)  
ATTESTING: NEW OIL TANKER (Y/N)

SS) 1) NUMBER / 2) SIZE, DISTANCE BETWEEN CENTRES OF CARGO CONNECTIONS (IF VESSEL HAS ALREADY BEEN TO THE TERMINAL, SIMPLY STATE "SAME" IF NO CHANGES HAVE OCCURRED SINCE THE LAST VISIT)

TT) NUMBERED FROM THE FRONT, WHICH MANIFOLDS ARE TO BE CONNECTED (NORMALLY 3 ARMS AVAILABLE)

UU) MOORING LINES BREAKING CAPACITY AND:

- NUMBER AND TYPE OF BOW LINES
- NUMBER AND TYPE OF FORWARD BREAST LINES
- NUMBER AND TYPE OF FORWARD SPRING LINES
- NUMBER AND TYPE OF AFT SPRING LINES
- NUMBER AND TYPE OF AFT BREAST LINES
- NUMBER AND TYPE OF STERN LINES

VV) IF ORIGINAL B/L ON BOARD

WW) 1) IF ANY WEAPONS / 2) AMMUNITIONS ON BOARD

XX) IF ANY STOWAWAYS, PASSENGERS OR ANY OTHER PERSONS WITH EXPIRED / NOT  
IN ORDER PERSONAL DOCUMENTS

YY) SHIP IN COMPLIANCE WITH MARPOL REG. 13 B            YES / NO  
IF YES - RECOGNISED ORGANIZATION SOCIETY INFORMED    YES / NO / N.A.

RMKS: ANY CHANGE TO THE ABOVE DECLARATION SHALL BE IMMEDIATELY NOTIFIED TO  
TRIESTE HARBOUR MASTER AND COAST GUARD OFFICE

## **8 ORDINANZA N° 21/04**

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

- VISTA** la Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare – SOLAS 1974 e successivi emendamenti - capitoli V – XI-1 e XI-2 come modificati con Risoluzione n. 1 allegato 1 alla Conferenza Diplomatica tenutasi a Londra in data 12 dicembre 2002, contenente misure speciali per migliorare la sicurezza marittima;
- VISTO** il “Codice Internazionale per la sicurezza delle navi e delle infrastrutture portuali” – ISPS Code - adottato in sede IMO con Risoluzione n. 2 allegato 2 alla Conferenza Diplomatica tenutasi a Londra in data 12 dicembre 2002,
- VISTA** la Circolare Titolo “Port Security” N. 01 in data 7 aprile 2004 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – Dipartimento per la navigazione ed il trasporto marittimo ed aereo - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, avente per oggetto “Misure speciali per migliorare la sicurezza marittima – Applicazione del ISPS-Code agli impianti portuali”;
- VISTO** il decreto 18 giugno 2004 con il quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha indicato nel Corpo delle Capitanerie di Porto la struttura responsabile in materia di “Security” nel settore dei trasporti marittimi sia in relazione a quanto disposto dal Capitolo XI-2 SOLAS e del relativo ISPS Code e Punto di contatto per la sicurezza marittima di cui al Regolamento (CE) n. 725/2004;
- VISTA** l’Ordinanza n. 7/95 in data 4 marzo 1995 “Disciplina della Navigazione nella rada e nel porto di Trieste”;
- VISTA:** la Circolare Titolo “Security” n° 03 in data 28 giugno 2004 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto avente per oggetto: Codice Internazionale per la “Security” delle navi e delle installazioni portuali (ISPS Code). Scheda informativa” della nave da presentare prima dell’arrivo – Procedure da adottare nell’interfaccia nave/porto nel caso la nave o le port facility non rispondano ai requisiti richiesti dal Capitolo XI-2 della Solas 74 come emendata e dal Codice ISPS;
- CONSIDERATO:** che ai fini dell’approvazione dei piani:
- è stato effettuato, in data 29 giugno 2004, il confronto collegiale con rappresentanti dell’Autorità Portuale, della Polizia di Stato, della Guardia di Finanza, della Dogana e dei Vigili del Fuoco in sede di “Comitato Provinciale per l’Ordine e la Sicurezza Pubblica” convocato con foglio 12/B/1-613/2004 AREA 1 in data 25 giugno 2004 della Prefettura di Trieste - Ufficio Territoriale del Governo;
  - è stata acquisita la valutazione di congruità al “Piano provinciale di sicurezza” da parte della Prefettura di Trieste - Ufficio Territoriale del Governo – con foglio 12/B/1 – 613/2004 AREA 1 in data 29 giugno 2004;
- VISTI** gli articoli 30, 81, 1174 del Codice della Navigazione e l’articolo 59 del relativo Regolamento di esecuzione – parte marittima

### **ORDINA**

#### **Articolo 1**

**(Navi che intendono entrare nel porto di Trieste)**



A far data dal 1° luglio 2004 tutte le navi soggette al Capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS 74 come emendata, impiegate in viaggi internazionali (navi da passeggeri comprese le unità veloci; navi da carico, comprese le unità veloci, di tsl uguale o superiore alle 500; piattaforme mobili di perforazione off-shore) che intendono entrare nel porto di Trieste, dovranno fornire alla Capitaneria di Porto tramite l'Agenzia Marittima Raccomandataria o direttamente al fax n. 040676665 o all'indirizzo e-mail [sicnavts@spin.it](mailto:sicnavts@spin.it) le informazioni di cui alla Regola 9 del richiamato Capito XI-2 Solas – contenute nell'unità scheda allegata alla presente Ordinanza (allegato 1 italiano e inglese) – secondo la seguente tempistica:

- con almeno 24 ore di anticipo sull'orario di previsto arrivo della nave; oppure
- al più tardi al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la durata del viaggio sia inferiore a 24 ore; oppure
- se il porto di scalo non è noto o se è modificato durante il viaggio, non appena tale porto sia conosciuto.

La suddetta scheda sarà valutata e, nel caso non emergano rilievi, sarà applicato il principio del silenzio assenso.

La mancata presentazione della scheda in parola costituisce fondato motivo per ritenere che la nave non soddisfi i requisiti prescritti, con la conseguente applicazione della regola 9 del capitolo XI-2 della SOLAS, con particolare riferimento al punto 2.2 della suddetta regola: **alla nave che rifiuti di fornire tali informazioni potrà essere negato l'ingresso in porto.**

Qualora, dopo aver ricevuto la scheda informativa, i funzionari debitamente autorizzati abbiano fondati motivi per ritenere che la nave non sia conforme ai requisiti prescritti dalle normative internazionali in premessa citate, tentano di stabilire una comunicazione con la nave e tra la nave e l'amministrazione allo scopo di ripristinare la conformità. Se tale comunicazione non consente di ripristinare la conformità, oppure se hanno comunque fondati motivi per ritenere che la nave non ottempera ai requisiti prescritti, i funzionari potranno adottare nei confronti della nave i seguenti provvedimenti:

- obbligo di rettificare la conformità;
- obbligo di procedere verso un luogo specificato nel mare territoriale o nelle acque interne;
- ispezione della nave, qualora essa si trovi nel mare territoriale;
- divieto di ingresso nel porto.

Prima di porre in essere tali provvedimenti, la Capitaneria di Porto di Trieste informerà la nave delle relative intenzioni, ricevute le quali, il Comandante della nave potrà revocare l'intenzione di entrare in porto. In tal caso, il presente articolo non trova applicazione.

## **Articolo 2**

### **(Controllo delle navi in porto)**

Ogni nave alla quale si applicano le disposizioni del capitolo XI-2 della SOLAS, quando si trovi nel porto di Trieste, è soggetta a controlli da parte di Funzionari debitamente autorizzati (DAO) al fine di verificare che a bordo della nave vi sia **un Certificato internazionale di sicurezza della nave (I.S.S.C. – International Ship Security Certificate)** ovvero **un Certificato provvisorio internazionale di sicurezza della nave (I.I.S.S.C. – Interim International Ship Security Certificate)** in corso di

validità rilasciato a norma delle disposizioni della parte A del Codice I.S.P.S., il quale, se valido sarà accettato salvo che esistano fondati motivi per ritenere che la nave non soddisfi i requisiti prescritti dal capitolo XI –2 SOLAS o dalla parte A del Codice I.S.P.S.

Se questi fondati motivi sono accertati, oppure qualora non venga presentato, a richiesta, un certificato in corso di validità, i Funzionari debitamente autorizzati imporranno in relazione a tale nave una o più delle seguenti misure di controllo:

- ispezione della nave;
- ritardo o detenzione della nave;
- restrizione delle operazioni, ivi compreso il movimento della nave nel porto;
- espulsione della nave dal porto.

Tali misure di controllo potranno includere, in aggiunta o in alternativa, altre misure amministrative o correttive di minore impatto.

### **Articolo 3**

#### **Disposizioni supplementari**

Il provvedimento di negato ingresso nel porto (art. 1) e la misura di espulsione dal porto (art. 2) sono imposti unicamente quando i Funzionari debitamente autorizzati (DAO) abbiano fondati motivi per ritenere che la nave rappresenti una minaccia immediata alla sicurezza e all'incolumità delle persone, della navi o di altri beni immobili e che non vi siano altri mezzi adeguati per eliminare tale minaccia.

Le misure di controllo di cui all'art. 2 ed i provvedimenti di cui all'art. 1 sono imposti soltanto fino al momento in cui la non conformità che vi ha dato origine sia stata rimossa.

Sarà comunque consentito il necessario accesso alla nave per ragioni umanitarie o di emergenza e per scopi di sicurezza.

### **Articolo 4**

#### **(Dichiarazione di sicurezza)**

Una nave che chiede di entrare nel porto di Trieste potrà richiedere il rilascio di una **dichiarazione di sicurezza (D.O.S. – Declaration of Security)**, utilizzando lo stampato unito alla presente Ordinanza (allegato n° 2 – italiano e inglese), quando:

- la nave opera a un livello di sicurezza più elevato dell'impianto portuale o di un'altra nave con cui è in interfaccia;
- esista un accordo sulla dichiarazione di sicurezza tra il Governo Italiano e lo Stato di Bandiera della nave, purché Governo contraente, riguardo a determinati viaggi internazionali o a navi specifiche che effettuano tali viaggi;
- si è verificata una minaccia o un problema di sicurezza riguardante la nave o gli impianti portuali, ove applicabile;
- la nave è ancorata in un porto per cui non è necessario avere od attuare un piano approvato di sicurezza dell'impianto portuale;
- la nave sta conducendo attività nave/nave con un'altra nave per cui non è necessario avere od attuare un piano approvato di sicurezza della nave

L'impianto portuale e la nave interessata dovranno rendere nota alla Capitaneria di Porto circa l'avvenuta istanza/ricezione della richiesta di dichiarazione di sicurezza fatta ai sensi del presente articolo.

La dichiarazione di sicurezza dovrà essere redatta:

1. dal comandante della nave o dall'agente di sicurezza della nave (S.S.O. – Ship Security Officer) per conto della nave;
2. dall'agente di sicurezza dell'impianto portuale (P.F.S.O. – Port Facility Security Officer), per conto dell'impianto portuale.

La dichiarazione di sicurezza deve contenere i requisiti di sicurezza che possono essere ripartiti tra gli impianti portuali e la nave (o tra navi), con espressa dichiarazione delle responsabilità di ciascuno.

#### **Articolo 5 (Disposizioni finali)**

Salvo che il fatto non costituisca reato e ferma restando l'adozione, qualora del caso, delle misure restrittive di cui agli articoli precedenti, i contravventori alla presente Ordinanza saranno perseguiti ai sensi dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione.

E fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza.

Trieste, 30 giugno 2004

IL COMANDANTE  
Capitano di Vascello (CP)  
Paolo CASTELLANI



## **9 ORDINANZA N. 37/05**

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Trieste:

**VISTA** la propria ordinanza n. 21/04 in data 30.6.2004;

**VISTA** la Circolare Titolo "Security" N. 11 in data 25 luglio 2005 (prot. n° 86/10410/III-1^) del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto con la quale è stata trasmessa la nuova scheda per la comunicazione di informazioni di sicurezza da parte della nave prima del suo ingresso in un porto dello Stato, predisposta dalla Commissione al fine di armonizzare l'implementazione delle misure Solas e del Codice ISPS ed alla luce delle indicazioni fornite dall'IMO con la Circolare MSCV/1130;

**CONSIDERATA** pertanto la necessità di modificare la vigente Ordinanza n. 21/04 richiamata in premessa;

### **ORDINA**

#### **Articolo 1**

L'articolo 1 – primo comma - della richiamata ordinanza n. 21/04 è sostituito dal seguente:

#### **Articolo 1**

##### **(Navi che intendono entrare nel porto di Trieste)**

A far data dall' 8 agosto 2005 tutte le navi soggette al Capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS 74 come emendata, impiegate in viaggi internazionali (navi da passeggeri comprese le unità veloci da passeggeri; navi da carico, comprese le unità veloci, di stazza lorda uguale o superiore alle 500 tonnellate; piattaforme mobili di perforazione off-shore) che intendono entrare nel porto di Trieste, dovranno fornire alla Capitaneria di Porto tramite l'Agenzia Marittima Raccomandataria o direttamente al fax n. 040676665 o all'indirizzo e-mail trieste@guardiacostiera.it le informazioni di cui alla Regola 9 del richiamato Capitolo XI-2 Solas – contenute nell'unità scheda allegata alla presente Ordinanza (allegato 1 inglese - allegato 2 italiano) – secondo la seguente tempistica:

- con almeno 24 ore di anticipo sull'orario di previsto arrivo della nave; oppure
- al più tardi al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la durata del viaggio sia inferiore a 24 ore; oppure
- se il porto di scalo non è noto o se è modificato durante il viaggio, non appena tale porto sia conosciuto.

#### **Articolo 2**

La presente Ordinanza entra in vigore alle ore 00.00 del giorno 8 agosto 2005;

Trieste 3 agosto 2005

F.to IL COMANDANTE  
**Contrammiraglio (CP)**

Paolo CASTELLANI



## CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE

Ordinanza n. ~~109~~ 109/09

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

- VISTA** l'Ordinanza n. 71/89 in data 25 agosto 1989 come modificata dalle Ordinanze n. 102/89 in data 11 novembre 1989 e n. 04/05 in data 07 marzo 2005 di questa Capitaneria di Porto disciplinante l'assetto organizzativo del servizio integrativo di prevenzione incendi del porto di Trieste;
- VISTA** l'Ordinanza n. 850 in data 05 marzo 1979 di approvazione del "Regolamento per la disciplina del servizio integrativo antincendio nell'ambito del Compartimento Marittimo di Trieste";
- VISTA** la nota n. 43/09 in data 30 luglio 2009 della NUOVA SANTA BARBARA S.c.r.l. con sede a Trieste in Punto Franco Nuovo – Hangar 65, con la quale viene comunicata la cessazione delle attività a far data dal 15 settembre 2009, per liquidazione della stessa;
- VISTA** l'istanza in data 01 settembre 2009 della WITNESS S.r.l., con sede in Strada Monte d'Oro 12/1, intesa ad ottenere l'autorizzazione ad esercitare, nell'ambito del porto di Trieste, il servizio integrativo antincendio a far data dalla cessazione dell'attività della NUOVA SANTA BARBARA S.c.r.l.;
- CONSIDERATO** che la WITNESS S.r.l. acquisirà la disponibilità di mezzi ed attrezzature dalla NUOVA SANTA BARBARA S.r.l. ed inoltre ha in corso la richiesta di concessione della sede portuale della stessa, al fine di poter garantire la presenza e la continuità del servizio sinora assicurato dalla NUOVA SANTA BARBARA S.c.r.l.;
- CONSIDERATO** che la WITNESS S.r.l. è una società del gruppo R.S. S.r.l. costituita dalla stessa per espletare il servizio integrativo antincendio;
- CONSIDERATO** che il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Trieste, con nota prot. 0003829 in data 25 marzo 2009 aveva già espresso il parere favorevole ad esercire il servizio integrativo antincendio nel porto di Trieste per la R.S. S.r.l.;
- RITENUTO** necessario dover garantire la continuità del servizio integrativo antincendio in ambito portuale, autorizzando la WITNESS S.r.l. in sostituzione della NUOVA SANTA BARBARA S.r.l., nelle more di una imminente rivisitazione delle normative locali che disciplinano il servizio in parola;
- RITENUTO** opportuno, altresì, procedere all'aggiornamento delle indicazioni degli ambiti portuali anche in considerazione della chiusura di alcune attività di deposito/movimentazione di merci pericolose liquide alla rinfusa;
- VISTI** gli artt. 8 e 9 della Legge 13 maggio 1940 n. 690 "Organizzazione e funzionamento del servizio antincendio nei porti" e l'art.20 della Legge 27 dicembre 1973, n. 850 e successive modificazioni,
- VISTI** gli artt. 68 e 81 del Codice della Navigazione e l'art 59 del relativo Regolamento di Esecuzione – Parte Marittima,

- b) Cooperativa "SERVIZI PORTUALI" s.r.l., con sede in Trieste, via G. Tacco, 4 , limitatamente all'ambito del terminale petrolifero S.I.O.T S.p.A e sulle navi ivi attraccate e porto di San Sabba."

## Articolo 2

A partire dal giorno 15 settembre 2009 l'articolo 4 dell'Ordinanza n. 71/89 in data 25 agosto 1989 come successivamente modificata ed in premessa citata è così modificato:

"Ai sensi dell'art.4 dell'Ordinanza n. 850/79 citata in premessa, le "Guardie ai Fuochi" Soci della Cooperativa "SERVIZI PORTUALI" S.r.l. indosseranno la tuta di colore azzurro, in tessuto antifiama recante sulla manica sinistra un fregio riportante un'ancora con tre vele, e sulla manica destra una fascia con la scritta "Guardia ai Fuochi"

Le "Guardie ai Fuochi" della WITNESS S.r.l. indosseranno la tuta di colore blu in tessuto antifiama, munita di strisce retroriflettenti, recante sulla manica sinistra un distintivo circolare, a sfondo rosso amaranto e blu, con al centro un'ancora e due asce incrociate su sfondo arancione, i colori della bandiera nazionale sulla parte superiore, la scritta "guardiafuochi - fire & rescue service - preventing, protecting, responding" e sulla parte posteriore della casacca la scritta "Guardia ai Fuochi"

Trieste, 11 SET. 2009

IL COMANDANTE  
Capitano di Vascello (CP)  
Antonio BASSI

## 10 ORDINANZA n. 141/08

### TARIFFE DEL SERVIZIO INTEGRATIVO ANTINCENDIO

Il sottoscritto Contrammiraglio (CP), Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Trieste:

**VISTA** l'Ordinanza n. 28/02 in data 14.08.2002 di questa Capitaneria di Porto che regola le tariffe per il servizio integrativo antincendio nel porto di Trieste;

**VISTE** le richieste di aggiornamento delle tariffe pervenute dalle società esercenti il servizio, presentate in data 27 maggio e 17 giugno 2008 e le successive integrazioni documentali pervenute;

**VISTO** il fg. n. 21426 in data 07 agosto di questa Capitaneria di Porto con il quale sono state interessate le associazioni nazionali di categoria per richiedere la formulazione di un parere relativo ad un incremento tariffario pari al 12,9 % della tariffa in vigore;

**VISTA** la nota prot. n. 601/08 in data 28 agosto 2008 con la quale l'Assoporti ha rimesso alla locale Autorità Portuale l'espressione del parere di merito;

**VISTO** il parere favorevole espresso dall'Autorità Portuale di Trieste con fg.0001200/P in data 26 agosto 2008;

**VISTO** il parere a firma congiunta in data 27 ottobre 2008 da parte di Confitarma e Fedarlinea che, in base all'analisi dei documenti contabili trasmessi, hanno espresso un parere favorevole di aumento delle tariffe pari al +5,35% per la sola Nuova Santa Barbara s.c.r.l. e per il solo disavanzo di bilancio evidenziato, mentre per la Cooperativa Servizi Portuali a.r.l. si conferma la previsione della succitata Ordinanza 28/02, ovvero il ricorso ad accordi fra le parti interessate;

**CONSIDERATO** che, sebbene regolarmente interessata, la Federagenti non ha espresso alcun parere in merito nei termini previsti;

**TENUTO CONTO** che, pur condividendo in parte i pareri favorevoli espressi da Confitarma e Fedarlinea in merito ad una limitazione dell'aumento delle tariffe i bilanci evidenziano – scindendo costi e ricavi - dei disavanzi gestionali che giustificano un aumento delle attuali tariffe;

**CONSIDERATO** tra l'altro, l'aumento dei costi relativi ai salari del personale per la parte contributiva, rivalutati in seguito alla stipula del nuovo C.C.N.L. di categoria;

**TENUTO CONTO ALTRESI'** che l'aumento richiesto attiene al solo costo dell'impiego del personale e non a quello delle eventuali dotazioni aggiuntive da utilizzare, e che la tariffa è onnicomprensiva e non differenziata dei servizi resi in giorni festivi ed in orari notturni, senza costi aggiuntivi di trasporto o altre maggiorazioni;

**CONSIDERATA** l'opportunità di concedere un aumento tariffario tale da consentire il recupero del disavanzo evidenziato dalle documentazioni contabili come accordato da Confitarma e Fedarlinea;

**CONSIDERATO** altresì opportuno riconoscere anche un aumento tariffario in percentuale idoneo a garantire la possibilità di effettuare investimenti per la sostituzione e/o implementazione delle attrezzature tecniche, nonché per la formazione del personale, e che tale aumento accorpato a quello per il recupero del disavanzo di bilancio possa essere individuato nella misura del +10%, quale giusta mediazione tra la richiesta delle società che

- eserciscono il servizio integrativo antincendio pari al +12,9% e il riconoscimento del +5,35% accordato da Confitarma e Fedarlinea;
- VISTE** le Circolari prot. DEM.3/5200031 in data 24.03.1999 e prot. DEM.3/1739 in data 17.07.2000 dell'Unità di Gestione delle Infrastrutture per la Navigazione e il Demanio Marittimo del soppresso Ministero dei Trasporti e della Navigazione
- VISTI** gli artt. 30 e 81 del Codice della Navigazione e l'art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione;

## **ORDINA**

### **Articolo 1**

#### **(tariffa oraria relativa all'impiego del personale Guardie ai Fuochi)**

la tariffa per l'impiego del personale Guardia ai Fuochi addetto al servizio integrativo antincendio è fissata in Euro 19,03 per Guardia ai Fuochi / ora.

1. le ore da addebitarsi in fattura devono corrispondere a quelle effettivamente prestate con un minimo di 2 (due) ore.
2. la suddetta tariffa è onnicomprensiva delle prestazioni svolte in giorni festivi e orari notturni, di ogni maggiorazione per oneri sociali e di amministrazione, nonché del trasporto sul posto e dell'impiego delle dotazioni individuali delle Guardie ai Fuochi.

### **Articolo 2**

#### **(tariffa relativa ai mezzi impiegati nel servizio integrativa antincendio)**

Sono stabilite le seguenti tariffe per l'uso dei mezzi e dei materiali:

- AUTOPOMPA: **Euro 24,80/ora**
- ESTINTORI (in caso d'uso): **Euro 15,57 (CO<sub>2</sub>) – Euro 6,34 (schiuma)**  
(noleggio): **Euro 2,50 per giorno**
- MANICHETTE 45/70 (complete di lancia): **Euro 6,34 per manichetta**
- DISPONIBILITA' FUSTI DI SCHIUMOGENO: **Euro 36,92 per giorno** (l'utilizzo è compensato a costo di mercato)
- AUTOPROTETTORE: **Euro 17,00 per giorno.**

### **Articolo 3**

#### **(presentazione delle ordinazioni di lavoro)**

1. le ordinazioni di lavoro devono essere presentate direttamente alle ditte autorizzate ad espletare il servizio integrativo antincendio entro le ore 20.00 del giorno precedente per il lavoro da effettuarsi nella mattinata successiva, ed entro le ore 12.00 per il lavoro da effettuarsi nel pomeriggio.
2. le disdette di lavoro già ordinato dovranno essere effettuate almeno 2 (due) giorni prima dell'inizio della prestazione. In caso di mancata disdetta sarà addebitato al richiedente l'importo di un'ora ordinaria per Guardia ai Fuochi richiesta.

### **Articolo 4**

#### **(prestazioni non oggetto della presente tariffa)**

Per i servizi di pronto intervento, sia a bordo che a terra, che esulano dai normali compiti di vigilanza e prevenzione, il compenso dovrà preventivamente essere concordato tra le parti interessate. In caso di mancato accordo tale compenso verrà determinato dal Comandante del Porto sentite le parti interessate.

**Articolo 5**  
**(servizi resi ai terminali petroliferi)**

I servizi resi ai pontili SIOT, SI.LO.NE. e D.C.T. sono esclusi dalla presente normativa qualora siano oggetto di separati accordi tra le parti. Tali accordi dovranno essere depositati presso l'Autorità Marittima.

**Articolo 6**  
**(entrata in vigore)**

La presente Ordinanza è resa esecutiva dalla data di emanazione e entra in vigore con effetto immediato. L'ordinanza n. 28/02 in data 14 agosto 2002, in premessa citata, è abrogata.

**Articolo 7**

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza.

Trieste, li 14 novembre 2008

F.to                    IL COMANDANTE  
Contrammiraglio (CP)  
Domenico PASSARO

## 11 ORDINANZA NR. 23/06

### LITORALE DI TRIESTE – INDIVIDUAZIONE DI AREE MARINE DESTINATE ALL'AMMARAGGIO E DECOLLO DEGLI AEROMOBILI IMPIEGATI NELLA LOTTA ANTINCENDIO

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

- VISTO** il Dp. n. 82/044679/II in data 11.07.2002 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto con il quale si dispone la predisposizione di apposite Ordinanze di Polizia Marittima, al fine di individuare specchi acquei destinati al rifornimento idrico da parte dei mezzi aerei impiegati nelle operazioni di spegnimento degli incendi;
- VISTO** il Decreto-Legge 31.5.2005 n. 90, riguardante la lotta agli incendi boschivi;
- VISTO** il Dp. n.03.02.08/59539 datato 26.6.2006 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, riguardante gli indirizzi operativi per fronteggiare il rischio di incendi boschivi;
- VISTO** il parere espresso dalla Protezione Civile della Regione F.V.G. con fg. Pc/10090/AG.V. datato 29.6.2006, successivamente integrato con fg. 10447/AG.V. datato 6.7.2006, in merito all'individuazione di aree marine prospicienti il litorale di Trieste da impiegarsi per le operazioni di ammaraggio, prelievo acqua e decollo da parte di aeromobili impegnati nella lotta antincendio;
- VISTI** gli artt. 30 e 81 del Codice della Navigazione e art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione;

## ORDINA

### Articolo 1

In caso di incendi boschivi le cui operazioni di spegnimento necessitano del prelievo di acqua di mare, lungo il litorale di Trieste sono individuate le seguenti aree destinate all'ammarraggio, rifornimento idrico e decollo degli aeromobili impegnati nella lotta antincendio (riportati su estratto della carta nautica IT. 39 allegato):

**AREA "A"** (litorale Sistiana) centrata sul punto lat. 45° 44'.8N long. 013° 37'.6E - raggio 0,5 miglia

**AREA "B"** (litorale S. Croce) centrata sul punto lat. 45° 42'.5N long. 013° 40'.9E - raggio 0,5 miglia

**AREA "C"** (litorale Muggia), compresa tra la linea di confine delle acque territoriali italiano/slovene e il limite meridionale del Canale di Navigazione sud del porto di Trieste, all'interno dei punti di coordinate:

- a) lat. 45° 36'.6N long. 013° 41'.0E
- b) lat. 45° 36'.6N long. 013° 42'.5E
- c) lat. 45° 36'.0N long. 013° 42'.5E

In caso di avverse condizioni meteorologiche od altre che cause che comportino l'impossibilità di utilizzo delle predette aree, potranno altresì essere individuati altri specchi acquei da impiegarsi nella situazione contingente, la cui localizzazione è concordata, di volta in volta, dalla Sala Operativa Regionale della Protezione Civile e dalla Sala Operativa dell'M.R.S.C./U.C.G. interessato.

#### **Articolo 2**

Durante le operazioni di volo relative al prelievo di acqua di mare, all'interno degli specchi acquei di cui sopra è vietata la navigazione, il transito e la sosta a qualunque tipo di unità, nonché la balneazione, le immersioni subacquee e l'effettuazione di qualsivoglia altra attività.

#### **Articolo 3**

L'interdizione di una o più delle aree di cui sopra sarà opportunamente pubblicizzata mediante emanazione di "avviso ai naviganti", diffusione di avviso radio "securità" e/o ogni altra forma di pubblicità e/o comunicazione ritenuta idonea.

#### **Articolo 4**

I contravventori alla presente Ordinanza, laddove il fatto non costituisca reato, saranno puniti a mente dell'art.1174 del Codice della Navigazione;

#### **Articolo 5**

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza.-

Trieste, 17.07.06

IL COMANDANTE  
Contrammiraglio (CP)  
Paolo CASTELLANI



## **12 ORDINANZA N. 536 del 1 febbraio 1969**

(con modifiche del 1983)

### **Regolamento di sicurezza per le operazioni, la sosta ed il movimento delle navi cisterna adibite al trasporto alla rinfusa di prodotti petroliferi e di altre merci pericolose nel porto di Trieste Testo comprensivo di aggiornamenti e modificazioni**

REGOLAMENTO DI SICUREZZA PER LE OPERAZIONI, LA SOSTA ED IL MOVIMENTO DELLE NAVI CISTERNA ADIBITE AL TRASPORTO ALLA RINFUSA DI PRODOTTI PETROLIFERI E DI ALTRE MERCI PERICOLOSE NEL PORTO DI TRIESTE

#### **TITOLO I – DISPOSIZIONI GENERALI**

##### **Articolo 1 (Campo di applicazione)**

Le norme del presente regolamento si applicano nella circoscrizione del Compartimento Marittimo di Trieste e si riferiscono alle navi ed ai galleggianti che trasportino od abbiano trasportato alla rinfusa le sottototate merci pericolose, nonché alle operazioni di carico, scarico e trasbordo delle stesse merci:

- a) liquidi infiammabili;
- b) liquidi combustibili;
- c) gas compressi, gas liquefatti o refrigerati e gas disciolti sotto pressione;
- d) liquidi velenosi e liquidi corrosivi.

Il presente regolamento non si applica:

- 1) alle navi che trasportano o abbiano trasportato merci pericolose in colli;
- 2) alle navi indicate nel 1° comma del presente articolo che essendo scariche, abbiano subito la degassificazione e la bonifica degli spazi adibiti al carico e dei locali connessi, delle pompe e delle tubolature e siano munite del certificato di "non pericolosità".

Le navi in oggetto del presente regolamento saranno in proseguo indicate con nome di "navi cisterna".

##### **Articolo 1 bis (definizioni)**

(aggiunto con ordinanza n. 910 in data 22.7.1981)

Ai fini delle presenti norme si intende:

- 1) per liquidi infiammabili: quelli con punto di infiammabilità, determinato in vaso chiuso, non superiore a 61°C;
- 2) per liquidi combustibili: quelli con un punto di infiammabilità determinato in vaso chiuso, superiore a 61°C ma non superiore a 125°C Sono altresì considerati liquidi combustibili quei liquidi aventi punto di infiammabilità, determinato in vaso chiuso, non superiore a 61°C ma non inferiore a 55°C; se alla distillazione frazionata non danno più del 2% in volume di distillato a 150°C

Il punto di infiammabilità si determina mediante l'apparecchio Abel-Pensky a vaso chiuso, secondo il metodo di cui alla norma I.P.-33, per i liquidi aventi punto di infiammabilità non superiore a 50°C, mediante l'apparecchio Pensky Martens a vaso chiuso, secondo il metodo di cui alla norma A.S.T.M. D-93, per i liquidi aventi punto di infiammabilità superiore a 50°C.

La distillazione frazionata si effettua secondo il metodo di cui alla norma A.S.T.M. D-86. Quando, per particolari prodotti, sia richiesto l'uso di apparecchi a vaso aperto per la determinazione del punto di infiammabilità, si impiega l'apparecchio di Cleveland a vaso aperto, secondo il metodo di cui alla norma A.S.T.M. D-92.

In tale caso si intendono per liquidi infiammabili quelli il cui punto di infiammabilità non risulti superiore a 66°C; per liquidi combustibili quelli che presentino punto di infiammabilità superiore a 66°C ma non superiore a 140°C;

3) per gas compressi: quelli con temperatura critica inferiore a -10°C, trasportati allo stato gassoso sotto pressione;

4) per gas liquefatti: quelli con temperatura critica uguale o superiore a -10°C, trasportati allo stato liquido sotto pressione;

5) per gas liquefatti refrigerato:

a) quelli con temperatura critica inferiore a -10°C, trasportati allo stato liquido refrigerati;

b) quelli con temperatura critica uguale o superiore a 10°C, trasportati allo stato liquido refrigerati;

6) per gas disciolti sotto pressione: quelli trasportati in soluzione in adatto solvente sotto pressione;

7) per liquidi velenosi: quelli che per ingestione anche in quantità minime, e per inalazione o per contatto producono alterazioni, disfunzioni, o danni gravi all'organismo umano o effetto letale;

8) per liquidi corrosivi: quelli che hanno la proprietà di attaccare materiali metallici o di altro genere nonché di ledere tessuti organici;

9) per locali o spazi pericolosi:

a) tutti i locali chiusi o parzialmente chiusi nei quali possono formarsi od accumularsi vapori o gas infiammabili, miscele esplosive, vapori o gas velenosi, come ad esempio gli spazi per il carico, i depositi di combustibili, le intercapedini adiacenti agli spazi per il carico, ivi comprese le intercapedini risultanti dalla sistemazione di serbatoi nelle stive o cisterne, i locali pompe, gli altri locali chiusi separati dagli spazi per il carico da una sola paratia o da un solo ponte:

b) gli spazi all'aperto entro un raggio di tre metri da eventuali sorgenti di vapori o gas infiammabili, miscele esplosive, vapori o gas velenosi:

c) i locali o spazi dove si possono verificare stillicidi di liquidi corrosivi o velenosi;

10) per spazi o locali degassificati quelli per i quali il consulente chimico del porto, avendo accertato, mediante opportune determinazioni, l'assenza di gas infiammabili, esplosivi, tossici o comunque pericolosi, rilasciando il certificato di non pericolosità;

11) per spazi o locali bonificati: quelli per i quali il consulente chimico del porto, avendo accertato, mediante opportune determinazioni, l'assenza di sostanze solide, liquide o comunque pericolose, rilascia il certificato di non pericolosità.

## **Articolo 2**

### **(Zone riservate alle navi cisterna)**

(1° comma modificato con ordinanza n. 910 in data 22.07.1981)

Le operazioni di carico e scarico delle navi cisterna devono effettuarsi esclusivamente nelle seguenti aree del Porto di Trieste:

- terminal della Società Italiana Oleodotto Transalpino (S.I.O.T.);
- pontile della società "Total";
- porto petroli di San Sabba;
- banchina-pontile della società "Alder" (solo prodotti chimici);
- banchina ovest del molo "O" del punto franco vecchio (solo per l'alcol);

la sosta delle navi cisterna cariche, o vuote non degassificate, è conseguito soltanto nelle seguenti zone:

1) area di attesa a ponente della III diga foranea "Luigi Rizzo", precisamente delimitata dai seguenti punti:

- a) estremità Nord della diga (n.4450 E.F.);
- b) m. 1770 per rlv 268° dal fanale n. 4450;
- c) boa a luce scintillante bianca in posizione m. 1700 per rlv 268 dal fanale n. 4456 E.F.
- d) estremità Sud della Diga (n. 4456 E.F.)

2) area della rada a nord della linea che parte dal molo II con orientamento 250°

### **Articolo 3**

#### **(Domanda di accosto)**

Gli armatori o gli agenti marittimi raccomandatari di navi cisterna devono presentare alla Capitaneria di porto, con almeno 24 ore di anticipo sulla carta del presunto arrivo della nave, la domanda di accosto, conforme al modello "A" dalla quale risultino:

1) nel caso di nave che debba compiere operazioni commerciali:

- a) giorno ed ora di previsto arrivo e provenienza;
- b) tipo, bandiera, nome e stazza lorda e netta della nave, immersione massima al momento dell'approdo;
- c) qualità e quantità del carico esistente a bordo e di quello da sbarcare o imbarcare.

2) nel caso di nave che debba solo sostare in porto:

- a) giorno ed ora di previsto arrivo e provenienza;
- b) tipo, bandiera, nome e stazza lorda e netta della nave, immersione massima al momento dell'approdo;
- c) qualità e quantità del carico esistente a bordo;
- d) in caso di nave vuota, se sia stata lavata e degassificata, dove e quando;
- e) motivo dell'approdo in porto, durata presunta della sosta della nave in porto

### **Articolo 4**

#### **(Manovre di arrivo, partenza e di movimento del porto)**

(Modificato con ordinanza n. 600 in data 10.12.1971)

- al pontile Aquila ed al pontile a martello del porto petroli di San Sabba sono vietate le manovre di ormeggio e di disormeggio dal tramonto all'alba per le navi cisterna superiori alle 3000 t.s.l.;

- al pontile Aquila il divieto di cui sopra è esteso anche alle navi cisterna inferiori alle 3000 t.s.l. quando al pennello di testata si trovi già ormeggiata un'altra nave con i cavi di poppa stesi sulle boe ivi esistenti e i cavi stessi, per motivi di sicurezza, non possono essere tolti al fine di permettere il libero transito nella zona. anche quando sia possibile togliere i predetti cavi è comunque sempre fatto divieto di attracco o partenza dall'ultimo posto di ormeggio verso la testata del pontile;

- dal tramonto all'alba, inoltre, all'arrivo o alla partenza di una nave cisterna al lato Sud del pontile Aquila, quelle già ormeggiate ed operanti devono sospendere le operazioni per tutta la durata della manovra e scollegare le manichette.

### **Articolo 5**

#### **(Dichiarazione del Comandante all'arrivo della nave)**

Le operazioni di carico e scarico non possono avere inizio prima che il comando della nave abbia presentato alla Capitaneria di Porto una dichiarazione per iscritto o a mezzo radiotelefono o radiotelegrafo, attestante che:

- a) le pompe, le valvole e le tubazioni di bordo sono pronte all'uso;

- b) le sistemazioni di sicurezza ed antincendio della nave, come i servizi relativi, sono in efficienza ed in condizioni di entrare prontamente in funzione;
- c) sono state poste in opera apposite reti parascintille al fumaiolo ed altri eventuali scarichi dei prodotti della combustione.

#### **Articolo 6 (Ormeggio)**

L'ormeggio della nave cisterna deve essere effettuato in modo tale da consentire una rapida manovra di disormeggio.

Nel caso che la nave debba fare uso delle ancore, essa dovrà tenere le catene pronte ad essere smangiate per poterle filare per occhio in caso di emergenza.

Le navi cisterna ormeggiate dovranno tenere appennellato fuori bordo sia a prora che a poppa un idoneo cavo di rimorchio di acciaio fissato alle bitte di bordo. Ciascun cavo dovrà terminare, all'estremità fuori bordo, con gassa di rimorchio munita di sagola per facilitare la presa del cavo stesso.

Le manovre di tonneggio, ormeggio, disormeggio o di spostamento in porto possono essere eseguite con cavi in acciaio o di fibra vegetale o sintetica. L'impiego di cavi d'acciaio è consentito a condizione che: siano avvolti su verricelli; passino per passacavi orientabili; siano muniti, nell'ormeggio a terra, di gancio a scocco. I cavi di acciaio diversi da quelli sopra indicati, sono ammessi solo se il loro impiego sia limitato alla zona del castello di prua e del castello di poppa.

Durante la permanenza in porto, rada o presso i pontili deve essere assicurata la continua presenza a bordo del comandante della nave o, in assenza di questi del 1° Ufficiale di coperta, nonché del personale necessario e sufficiente a consentire il rapido disormeggio della nave.

Per le stesse ragioni non potranno essere compiuti a bordo lavori che immobilizzino la nave, senza l'autorizzazione della Capitaneria.

#### **Articolo 7 (Segnali)**

Le navi cisterna al posto di ormeggio alla fonda devono:

- a) di giorno: tenere a riva la bandiera rossa "B" del codice internazionale dei segnali;
- b) di notte: alzare un fanale a luce rossa in posizione ben visibile.

### **TITOLO III – POSTI DI ATTRACCO – OPERAZIONI DI CARICO E SCARICO – MISURE DI SICUREZZA**

#### **Articolo 8 (Dotazioni dei moli, delle banchine e dei pontili)**

I moli, le banchine ed i pontili, dove si effettuano operazioni di carico e scarico delle navi cisterna, devono essere dotati di efficienti ed idonee attrezzature per dette operazioni, nonché di impianti di sicurezza di adeguata efficienza e potenzialità per il pronto intervento in caso di emergenza.

I moli, le banchine ed i pontili, di cui sopra devono inoltre essere collegati a mezzo di telefoni diretti, installati a cura delle società petrolifere interessate, con gli stabilimenti e depositi costieri e con le stazioni intermediarie di pompaggio.

E' consentita la realizzazione fra il collegamento fra i pontili operativi e gli stabilimenti e depositi costieri anche mediante idonei apparati radiotelefonici, purché ne sia assicurata la continuità di funzionamento per tutta la durata delle operazioni.

#### **Articolo 9**

##### **(Prescrizioni per evitare le scariche elettriche)**

Al fine di evitare possibili scariche elettriche, l'attacco delle manichette o dei bracci di carico, posti sui terminali degli oleodotti, alle tubazioni di bordo, dovrà essere effettuato solamente dopo che la nave cisterna sia stata "messa a terra" a mezzo di un conduttore idoneo.

#### **Articolo 10**

**(svolgimento delle operazioni di carico e scarico e relative misure di sicurezza) (i comma della lettera n) alla lettera z) sono stati aggiunti con ordinanza n. 698 in data 16.12.1974 – il comma 2° lettera b) è stato abrogato con ordinanza n. 006/83 in data 18.5.1983)**

Prima di iniziare le operazioni di carico e scarico e durante le stesse, il comando di bordo dovrà accertarsi sotto la propria responsabilità che:

- a) il fumaiolo sia pulito, munito di rete parascintille e che analoga rete si applica a qualsiasi altro scarico dei prodotti della combustione;
- b) .... abrogato ....
- c) gli ombrinali di coperta siano tappati per evitare eventuali colaggi a mare del liquido, dovuto a spandimento, rottura delle manichette, ecc, e siano sistemati sotto le connessioni delle manichette recipienti adatti a raccogliere eventuali perdite di liquido;
- d) le tanche siano ermeticamente chiuse, tranne le valvole di sicurezza; i tubi di sfogo delle tanche siano in perfetta efficienza, con particolare riguardo all'integrità delle reti applicate alle estremità dei medesimi e siano collocati in vicinanza delle tanche e degli attacchi delle manichette, idonei mezzi antincendio (manichette pronte all'uso connesse agli idranti di bordo, estintori a schiuma, sabbia, tele bagnate, tappeti di amianto ecc);
- e) l'impianto elettrico di bordo sia in ottime condizioni di isolamento e non siano inserite linee elettriche volanti di qualsiasi genere; nel locale pompe non siano tenuti sotto corrente ventilatori od altri apparecchi elettrici capaci di produrre scintille e nei locali predetti non si trovino materiali combustibili, come: stoppa unta, tele cerate, ecc;
- f) non siano tenuti fuochi accesi, eccettuati quelli delle caldaie di funzionamento delle pompe e quelli delle cucine sistemati in appositi locali;
- g) siano chiusi i portelli di qualsiasi locale ubicati in vicinanza degli sfiatatoi dei gas delle tanche, con particolare riguardo alle porte degli alloggi equipaggio, e sia disposta, in tutti i locali in cui possano accumularsi gas infiammabili, una ventilazione continua rimando però esclusa l'introduzione entro tali locali di ventilatori muniti di motore di qualunque tipo;
- h) durante le operazioni di carico e scarico sia permanentemente di guardia, in coperta, un ufficiale responsabile dei servizi antincendio e di sicurezza, coadiuvato da un membro dell'equipaggio di provata capacità che sorvegli, in modo particolare, il buon funzionamento dei mezzi di carico;
- i) la nave sia munita di idonea scala di accesso a bordo ben illuminata nelle ore notturne;
- l) nessun natante con caldaie accese, non munito di reti parascintille al fumaiolo, o col motore in moto non convenzionalmente protetto, sia affiancato o si avvicini alla nave;
- m) sotto i "MANIFOLDS" delle navi sia disposto in coperta un paiolato in legno di sufficiente estensione;
- n) durante le operazioni di bunkeraggio una o più persone competenti del servizio devono rimanere costantemente nelle vicinanza delle cisterne interessate al bunker per

controllare la qualità del prodotto ricevuto, usando, dove esiste, l'apposito apparecchio per il controllo del livello del prodotto nelle cisterne;

o) assicurarsi che le valvole delle prese a mare rimangano chiuse e sigillate per tutta la durata delle operazioni di carico e/o scarico;

p) l'apertura delle valvole di presa a mare per lo zavorramento potranno essere aperte dopo la messa in moto delle relative pompe;

q) assicurarsi che le valvole dei manifold non connesse ai bracci di carico e di scarico siano chiuse e opportunamente flangiate, così dove siano flangiate le connessioni di bunker, non in uso;

r) i portellini delle cisterne di carico e bunker devono essere mantenuti chiusi;

s) gli sfoghi d'aria all'atmosfera delle cisterne sotto carico o scarico devono essere mantenuti aperti;

t) il personale di bordo e di terra deve essere avvisato che le operazioni di carico, scarico o zavorra stanno per avere inizio;

u) siano preventivamente tolte le cappe di tela dalle lampade;

v) le linee aeree principali di trasmissione RT siano scollegate;

z) durante la sosta in porto è proibito usare i soffiatori di fuliggine dei fumaioli e dei tubi di scarico in genere.

### **Articolo 11**

#### **(prescrizioni per le navi cisterna durante la manovra)**

I rimorchiatori destinati a dare assistenza alle navi cisterna dovranno avere il fumaiolo e qualsiasi altro scarico della combustione muniti di reti parascintille.

Le navi cisterna, quando assistite da rimorchiatori, dovranno mantenere le tanche ermeticamente chiuse a meno che non siano degassificate.

### **Articolo 12**

#### **(prescrizioni per le navi cisterna durante la sosta)**

Il comando di bordo sarà responsabile dell'osservanza sulla nave del divieto di:

a) fumare se non negli appositi locali, nei quali potranno essere usati soltanto fiammiferi amorfi o di sicurezza, da non asportarsi dai locali medesimi;

b) usare fiamme libere, depositare o lasciar cadere sostanze incandescenti o suscettibili di accensione;

c) usare lampade che non siano a tenuta stagna e, se elettriche che non siano del tipo portatile con alimentazione ad accumulatore.

Il comando della nave dovrà provvedere alla sistemazione, sia sulla scala di accesso a bordo che in coperta, in posizione ben visibile, di cartelli indicanti i divieti di cui sopra che devono essere osservati rigorosamente anche in vicinanza di navi cisterna e negli specchi acquei dove eventualmente galleggiassero materie infiammabili.

### **Articolo 13**

#### **(Ultimazione delle operazioni)**

Le navi cisterna, ultimate le operazioni di imbarco e sbarco del carico, dovranno al più presto lasciare il posto di ormeggio operativo.

### **Articolo 14**

#### **(Disciplina dell'accosto alle navi cisterna da parte di altre navi o galleggianti)**

E' vietato alle navi ed ai galleggianti di avvicinarsi alle navi cisterna attraccate al posto di ormeggio operativo o alla fonda, ad eccezione delle piccole imbarcazioni e galleggianti

destinati al rifornimento delle provviste di bordo, debitamente autorizzate dalla Capitaneria di Porto.

Le predette imbarcazioni per essere autorizzate come sopra, dovranno possedere i seguenti requisiti:

- avere propulsione a vapore ovvero motore a combustione interna; in entrambi i casi i tubi di scarico dei prodotti della combustione dovranno essere protetti con reti parascintille;
  - avere lo scafo munito di un bottazzo di gomma o di materia plastica o di fibra vegetale;
  - disporre di contenitori idonei per il più sicuro e rapido imbarco delle provviste di bordo.
- Sono inoltre esclusi dal divieto di cui sopra, i seguenti tipi di natanti adibiti particolari rifornimenti o servizi indispensabili alle navi cisterna o destinati al trasporto dei franchi, sempre previa autorizzazione della capitaneria di Porto e secondo le prescrizioni da questa di volta in volta stabilite:
- bettoline per il ritiro di residui oleosi e rifiuti di cucina;
  - imbarcazioni e galleggianti addetti alla pulizia degli specchi portuali;
  - bettoline addette al rifornimento di olio lubrificante;
  - imbarcazioni addette al rifornimento di piccoli quantitativi di gasolio in fusti per usi della cucina;
  - pontoni per l'imbarco di pezzi di ricambio e di scorta fino al peso massimo di tonnellate 2,5.

Dette imbarcazioni e galleggianti dovranno comunque rimanere affiancati per il tempo strettamente necessario a compiere le operazioni di trasbordo.

Il "bunkeraggio" a mezzo autobotti alle navi cisterna attraccate ai pontili è tassativamente vietato. esso può essere effettuato solamente a mezzo degli appositi oleodotti esistenti ai pontili.

Solo in caso di comprovato impedimento ad effettuare l'operazione a mezzo dei suddetti oleodotti, potrà essere consentito il "bunkeraggio" a mezzo di natanti all'uopo autorizzati.

**Articolo 15**  
**(Personale addetto ai pontili)**  
**(Modificato con ordinanza n. 637 in data 22.3.1973)**

L'esecuzione delle manovre relative alle operazioni di carico e scarico deve essere affidata a idoneo personale delle società petrolifere.

Le società stesse sono tenute a predisporre un piano di emergenza di primo intervento, che dovrà essere sottoposto preventivamente all'approvazione della Capitaneria di Porto, per il caso di incidenti e sinistri che dovessero accadere sui pontili, sulle banchine e sui moli da ciascuna di esse utilizzati, ovvero a bordo delle navi cisterna ivi ormeggiate.

La capitaneria di porto potrà disporre che alle operazioni di cui sopra assista anche idoneo personale iscritto nei quadri del personale volontario del Corpo Nazionale dei vigili del Fuoco, nel numero stabilito dalla Capitaneria stessa.

**Articolo 16**  
**(Illuminazione dei Pontili)**

Durante le operazioni di carico e scarico in ore notturne, l'illuminazione dei moli e dei pontili, deve essere assicurata in modo adeguato a cura e spese delle società petrolifere interessate.

Il tipo di illuminazione, la posizione e l'intensità delle sorgenti luminose devono essere approvati dalla Capitaneria di Porto.

**Articolo 17**  
**(Abrogato con ordinanza n. 006/83 in data 18.5.1983)**

**Articolo 18**  
**(Spandimento di liquidi infiammabili od oleosi)**  
**(Modificato con ordinanza n. 73/91 in data 8.8.1991)**

1) Prevenzione e immediata bonifica degli specchi acquei inquinati da idrocarburi Le società che gestiscono i terminali di scarica di prodotti petroliferi sono tenute a mettere in esercizio, singolarmente o collettivamente, nell'area di concessione un servizio di prevenzione e di bonifica degli specchi acquei a mezzo di idonei ed operativi natanti allo scopo di poter intervenire immediatamente in caso di inquinamento marino.

E' fatta salva l'azione di rivalsa da parte delle predette società nei confronti dei responsabili degli eventuali inquinamenti.

2) Modalità di espletamento del servizio

2.1 Il servizio di prevenzione deve essere continuato con inizio dal movimento dell'attracco della nave cisterna al terminale petrolifero e termine al momento del completo disormeggio della medesima dal pontile

2.2 I mezzi antinquinamento dovranno effettuare il servizio in mare vigilando sulle acque interessate alla movimentazione dei prodotti petroliferi.

2.3 Il servizio di prevenzione deve essere assicurato con:

a) Un mezzo disinquinante quando ai pontili sono ormeggiate complessivamente una o due navi cisterna;

b) 2 (DUE) mezzi disinquinanti quando ai pontili sono ormeggiate complessivamente 3 (TRE) o più navi cisterna..

2.4 Il servizio di prevenzione deve essere svolto con natanti specializzati alla raccolta degli idrocarburi e ritenuti idonei dall'autorità marittima.

2.5 I suddetti mezzi devono essere equipaggiati con personale particolarmente esperto e dovranno essere dotati di:

a) adeguata scorta di disperdente di tipo approvato dal Ministero Marina Mercantile ed idoneo irroratore;

b) un impianto VHF per poter comunicare immediatamente alla capitaneria di porto, ai responsabili del terminale ed ai comandi di bordo gli eventuali inquinamenti o quanto di anomalo dovesse verificarsi nei pressi del pontile.

3) Obblighi

I comandanti delle navi cisterna ed i responsabili delle operazioni di carico/scarico dei terminali petroliferi non devono consentire l'inizio delle suddette operazioni se non è stato predisposto il servizio di cui trattasi.

**Articolo 19**  
**(Comunicazioni di emergenza)**

Qualora le condizioni di sicurezza di una nave cisterna o della zona in cui essa trovasi vengano ad essere compromesse da fatti imprevisti, è fatto obbligo a chiunque venga a conoscenza di tale circostanza di dare subito avviso al comando di bordo, informando contemporaneamente anche la Capitaneria di Porto.

Così pure manifestandosi a terra o a bordo un principio di incendio, le società petrolifere e i comandi delle navi cisterna dovranno immediatamente informare del fatto la Capitaneria di Porto ed i Vigili del Fuoco.

Nello stesso tempo il comando di bordo dovrà:



- DI GIORNO: alzare a riva il segnale NQ del codice internazionale dei segnali, emettere dei fischi lunghi e suonare le campane di bordo;

- DI NOTTE: emettere i predetti segnali acustici e, qualora possibile, trasmettere il segnale luminoso corrispondente alle lettere NQ dell'alfabeto morse.

Al fine di assicurare la tempestività delle comunicazioni in caso di emergenza, le società concessionarie dovranno munire tutti i posti telefonici di cui al precedente articolo 8, di apposita tabella recanti i numeri telefonici della Capitaneria di Porto, del Comando dei Vigili del Fuoco e dei servizi antincendio delle varie società petrolifere operanti nella zona (SIOT, AQUILA, S.A.I.C.I.L., SHELL, ESSO, BP).

**Articolo 20**  
**(Carico e scarico mediante travaso)**  
**(Modificato con ordinanza n. 752 in data 1976)**

In rapporto a fondate necessità largamente comprovate, la scarica diretta di navi cisterne a veicoli terrestri cisterna od a carri con serbatoio ferroviario o la caricazione inversa dei prodotti di cui all'art. 1 possono essere autorizzate dal Comandante del Porto, sentiti il Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco ed il Consulente Chimico di Porto, sempre che tali operazioni possano essere eseguite in apposita zona di approdo e in particolarmente accertate buone condizioni di prevenzione e difesa ed a condizione che vengano adottate le misure seguenti.

Nella domanda di approdo di cui all'articolo 3 dev'essere specificato che le operazioni di caricazione o di scarica saranno eseguite mediante travaso fra nave o veicoli cisterna o carro serbatoio ferroviario.

La zona di approdo deve essere rispondente ai seguenti requisiti:

- a) essere ubicata in posizione adeguata in relazione al traffico portuale;
- b) avere estensione tale da assicurare l'agevole e sicura manovra dei veicoli; permettere l'eventuale intervento e l'agibilità dei mezzi dei Vigili del Fuoco, nonché consentire, il rispetto delle distanze di sicurezza. Consentire, inoltre, una sicura dispersione dei vapori nell'atmosfera, nel caso sia impossibile effettuare il travaso a ciclo chiuso dei liquidi di cui all'art. 1 lett. a);
- c) essere lontana da eventuali depositi di merci mericolose;
- d) essere recintata durante le operazioni di travaso, al fine di vietare l'accesso di altri veicoli o di persone non addette a tali operazioni;
- e) essere illuminata come prescritto dall'artt. 16.

Qualora il posto d'ormeggio si trovi all'estremità di un pontile il traffico e lo stazionamento dei veicoli sul pontile medesimo deve essere regolato in modo da non ostacolare il rapido accesso alla zona recintata dei mezzi dei Vigili del Fuoco o di veicoli necessari in caso di emergenza.

La scarica della nave deve essere eseguita mediante gli impianti della nave stessa. la caricazione della nave può essere eseguita:

- per gravità;
- a mezzo di elettropompa azionata da motore antideflagrante, per liquidi infiammabili;
- a mezzo di elettropompa o di motopompa, per liquidi non infiammabili;
- con il sistema "monta liquidi" a mezzo di gas inerte sempreché il serbatoio relativo sia stato abilitato a tal fine dalle competenti Autorità.

E' vietato impiegare la pompa di cui sono dotati i veicoli stradali, qualora si tratti di liquidi infiammabili.

Per le merci di cui all'art. 1 lett. a), con punto di infiammabilità superiore a 21°C, e per le merci di cui all'art. 1 lett. c), le operazioni di caricazione e scarica debbono essere eseguite a ciclo chiuso tra la nave e il veicolo stradale e ferroviario. Nel caso che il tipo di veicolo non consenta per le merci di cui all'art. 1 lett. a) l'effettuazione del travaso a ciclo chiuso, l'operazione può essere autorizzata purché siano osservate interamente le disposizioni di cui al precedente comma 3), lett. b). Per merci indicate nell'art. 1 lett. d), le operazioni di caricazione e scarica debbono essere effettuate a ciclo chiuso quando le "Norme provvisorie per il trasporto marittimo alla rinfusa delle merci pericolose allo stato gassoso (comprese quelle derivanti dal petrolio) oppure allo stato liquido (esclusi i liquidi petroliferi – circolare prot. 340364 del 31 marzo 1970 e successive modificazioni ed integrazioni) prescrivono che le operazioni di caricazione e scarica debbono essere effettuate in modo che vapori o gas del prodotto non si disperda nell'atmosfera.

Durante le operazioni di caricazione e scarica sia a bordo della nave che a terra ci deve essere una persona a chiudere le valvole di intercettazione.

Per la caricazione e la scarica dei gas di cui alla lettera c) dell'articolo 1 la manichetta deve essere dotata alle due estremità di una valvola a rapida chiusura.

Prima di dare inizio alle operazioni di caricazione e o scarica dev'essere provveduto:

- a) ad escludere la caricazione da veicoli che presentino perdite dal serbatoio;
- b) a bloccare i veicoli stradali e quelli ferroviari mediante il freno di stazionamento oppure, per quanto concerne i veicoli ferroviari, a mezzo di scarpe fermacarri o altro mezzo idoneo;
- c) a prevedere adeguate misure per il pronto allontanamento dei veicoli in caso di necessità;
- d) salvo in caso di cui si tratti di liquidi combustibili di cui all'art. 1 lett b), ad accertarsi della presenza dei vigili del fuoco, adeguatamente attrezzati in relazione alle caratteristiche di pericolosità delle merci da travasare;
- e) nei riquadri delle merci infiammabili deve essere altresì provveduto:
  - a collegare elettricamente a terra il veicolo stradale;
  - a collegare elettricamente a terra la nave secondo le modalità indicate all'art. 9;
  - a verificare l'efficienza del collegamento a terra del binario ferroviario od a stabilirlo se inesistente;
  - ad impiegare manichette di travaso elettricamente conduttrici o per se stesse oppure mediante apposito conduttore di rame di sezione adeguata, opportunamente attaccato alla manichetta stessa e saldato alle flange di estremità della manichetta medesima;
  - collegare elettricamente le flange di estremità della manichetta alla massa del veicolo e della nave mediante un conduttore flessibile di rame, avente sezione adeguata;
  - a provvedere alla continuità del collegamento elettrico se la manichetta è costituita da più tronchi.

Durante le operazioni di caricazione e scarica:

- a) l'impianto idrico della nave antincendio della nave deve essere tenuto sotto pressione ed almeno due manichette, muniti di boccalini ed ugelli che permettono di spruzzare acqua, debbono essere tenute distese sul ponte di coperta o sulle sovrastrutture della nave, in vicinanza della rampa di caricazione o scarica;
- b) almeno 2 membri dell'equipaggio della nave devono permanere sul ponte di coperta, pronti ad intervenire, muniti di apparecchio di respirazione e dei mezzi di protezione individuali di cui all'art. 59 delle "Norme provvisorie" citate. anche il personale addetto alle operazioni a terra dev'essere munito delle anzidette dotazioni antinfortunistiche;
- c) i conducenti dei veicoli cisterna ed il personale incaricato per i veicoli ferroviari debbono permanere sul posto;

- d) nella zona recintata non debbono esser eseguiti lavori di alcun genere. in detta zona debbono essere apposti cartelli con la scritta "VIETATO FUMARE";
- e) il motore dei veicoli deve essere spento, le luci disinserite e nessun'altra utenza elettrica deve essere in funzione;
- f) deve essere immediatamente interrotto lo scarico sui veicoli in cui si verificano perdite dal serbatoio;

Le manichette utilizzate per il travaso ed eventuale ricircolo debbono essere costituite da materiali non attaccabili dalle merci e dai vapori da esse emessi.

Per l'esecuzione delle operazioni di travaso è necessario disporre affinché:

- a) i membri dell'equipaggio della nave incaricati delle operazioni di travaso ed il personale a terra siano stati istruiti in merito alla pericolosità delle merci da manipolare ed agli interventi che debbono eseguire nei casi di emergenza;
- b) i conducenti dei veicoli cisterna siano in possesso delle istruzioni iscritte di cui all'art. 371 del regolamento di esecuzione al testo unico delle norme sulla circolazione stradale. Salvo il caso in cui si tratti di travasare i liquidi combustibili di cui all'art. 1 lett b) le operazioni a terra debbono essere effettuate da personale che:
  - a) sia specializzato nel maneggio dei prodotti e dipendente o incaricato dalla ditta produttrice o dalla ditta destinataria delle merci da travasare;
  - b) sia assistito da un tecnico dipendente o incaricato dalla ditta produttrice o dalla ditta destinataria delle merci da travasare;
  - c) sia stabilito ai sensi del R.D. 9 gennaio 1927, n° 147, nel caso di travaso di gas tossici.

Debbono essere osservate, qualora applicabili, tutte le altre disposizioni contenute nelle presenti istruzioni.

## **Articolo 21**

### **(Accesso ai pontili ed a bordo delle navi cisterna)**

E' vietato l'accesso a bordo delle navi cisterna ed alle zone portuali della "SIOT" di "S. SABBA" e dell'"AQUILA", nonché alla banchina-pontile del "VETROBEL" ed alla banchina ovest del molo "O" a chiunque non sia munito di apposita autorizzazione della capitaneria di Porto.

Il Comando di bordo dovrà disporre di un servizio alla scala di accesso alla nave per impedire l'ingresso di estranei che non siano in possesso della suddetta autorizzazione.

Resta comunque stabilito che fino a quando una nave cisterna abbia carico a bordo, o se vuota, non sia stata degassificata, è rigorosamente vietato l'accesso sulla nave stessa a persone estranee all'equipaggio tranne quelle addette ai servizi indispensabili di bordo ed alle operazioni di carico, scarico e de gassificazione.

L'accesso a bordo, ai familiari dei membri dell'equipaggio verrà consentito di volta in volta con l'osservanza delle vigenti disposizioni emanate in merito dal ministero della Marina Mercantile.

E' inoltre vietato l'accesso alle predette zone portuali agli autoveicoli che non siano muniti di apposita autorizzazione rilasciata dalla Capitaneria di Porto, ad eccezione dei mezzi appartenenti alla Capitaneria stessa, ai Vigili del Fuoco, alle forze di Polizia nonché alle rispettive società petrolifere.

La circolazione degli automezzi sui pontili deve essere comunque limitata al minimo indispensabile e va effettuata a velocità non superiore ai venticinque chilometri orari.

I tubi di scappamento delle autovetture stesse devono essere muniti di apposita rete parascintille.

Sono vietati la sosta e il parcheggio degli autoveicoli in qualsiasi punto dei pontili, delle banchine, delle piattaforme e delle zone petrolifere in genere.

In anzidette zone è altresì vietato fumare, e comunque, usare fiammiferi ed accenditori. Allo scopo di facilitare il transito agli utenti dei pontili, alle società concessionarie è data facoltà di istituire un apposito servizio di trasporto a mezzo di idonei automezzi.

#### **Articolo 22**

##### **(Precauzioni in caso di cattive condizioni meteorologiche che e misure da adottare in caso di pericolo grave)**

##### **(Modificato con ordinanza n° 910 in data 22 luglio 1981)**

Qualora per particolari condizioni atmosferiche con assoluta calma di vento si profili la possibilità di una persistenza sul ponte di vapori o di gas infiammabili in gravi concentrazioni, è fatto obbligo di sospendere le operazioni di carico, scarica, zavorramento, de gassificazione (ove consentite) e di pulizia delle tanche.

Durante i temporali con pericolo di scariche elettriche, debbono parimenti essere sospese tutte le suddette operazioni provvedendo alla chiusura di tutte le aperture delle tanche e delle valvole del carico di bordo e di terra.

In caso di grave pericolo per la sicurezza della nave, dell'approdo o del porto, l'Autorità marittima può ordinare la sospensione delle operazioni di carico e scarico, de gassificazione o zavorramento oppure l'allontanamento delle navi di cui all'art. 1 dal posto di ormeggio e dal porto.

#### **TITOLI IV – LAVORI A BORDO – DISARMO – IMMISSIONE IN BACINO DI CARENAGGIO**

#### **Articolo 23**

##### **(Esecuzione di lavori sulla nave cisterna)**

Sulle navi di cui all'art. 1, è vietato eseguire lavori mediante l'impiego di fiamma libera o di arco voltaico o di altri mezzi che comunque possano sviluppare calore o generare scintille o altre sorgenti di ignizione.

Fermo il disposto del comma precedente, potrà essere autorizzata l'esecuzione dei lavori di ordinaria manutenzione o di riparazione nei locali o spazi pericolosi ed impianti connessi, su parere favorevole del Comando dei Vigili del Fuoco, del R.I.Na. e del consulente chimico del porto, secondo la particolare modalità esecutiva da essi proposta.

Potrà inoltre essere autorizzata l'esecuzione di lavori nei locali non pericolosi situati a poppavia dell'intercapedine poppiera e del locale pompe e che non interessino le paratie dei locali pericolosi, previo accertamento della loro pericolosità da parte del consulente chimico del porto e da un funzionario tecnico del R.I.Na.

In ogni caso, la Capitaneria potrà ordinare la sospensione di qualsiasi lavoro, quando accerti l'inosservanza delle prescrizioni da essa stabilite e di quelle stabilite nel presente regolamento.

Qualora la mancata effettuazione dei lavori si di grave pregiudizio per la sicurezza della nave o del pontile di ormeggio, la Capitaneria di porto, sentito il Comando dei Vigili del Fuoco, il R.I.Na. e il consulente chimico di porto, potrà concedere deroga alle prescrizioni di cui ai comma precedenti.

In tale eventualità, oltre alle prescrizioni del caso, potrà disporsi che il consulente chimico di porto presenza i lavori per tutto il tempo in cui verranno impiegati la fiamma libera, l'arco voltaico o altri mezzi che possano produrre calore o generare altre sorgenti di ignizione.

Per ottenere le predette autorizzazioni, i comandanti delle navi cisterna hanno l'obbligo di dichiarare all'Autorità Marittima, all'arrivo o durante le operazioni di carico e scarico, di quali lavori abbia eventualmente bisogno la nave, anche se si tratti di lavori non aventi relazione con la sicurezza della navigazione. A tale scopo, il comandante della nave che debba eseguire i lavori di pulizia o di riparazione, dovrà presentare alla Capitaneria di Porto apposita domanda di autorizzazione, in triplice esemplare, conforme all'allegato "C", allegando il certificato di degassificazione totale o parziale, ove richiesti, in triplice esemplare, di cui al successivo articolo 31, nonché una dichiarazione scritta, firmata dallo stesso comandante, conforme all'allegato "D".

Qualora l'esecuzione dei lavori venga affidata ad impresa di terra, alla documentazione di cui sopra, l'impresa stessa dovrà far seguire, per proprio conto, una domanda, in triplice esemplare, di autorizzazione ad accedere a bordo per l'esecuzione dei lavori di cui trattasi, domanda che dovrà essere controfirmata dal comandante della nave e documentata come stabilito per le imprese assuntrice di lavori di degassificazione (allegato "E" – "E/1").

Se infine i lavori da eseguire comportino l'uso della fiamma ossidrica od operazioni di saldatura elettrica, e ciò sia ammesso dal certificato di degassificazione totale, tanto il comandante della nave quanto l'impresa assuntrice dei lavori dovranno aggiungere alla documentazione già detta, un'attestazione scritta con la quale vengono precisati i lavori che saranno compiuti con tali sistemi, i locali di bordo in cui verranno eseguiti, i mezzi impiegati, l'orario di lavoro, il personale addetto, le precauzioni che saranno prese per prevenire ed estinguere eventuali incendi, e dovranno altresì dichiarare di avere esatta conoscenza di tutte le norme cautelative stabilite per il sistema di lavoro di cui trattasi ed impegnarsi ad osservarle ed a farle osservare.

Nel caso che i lavori di cui al presente articolo siano affidati ai cantieri navali di questa sede, la documentazione sopra prescritta, potrà essere sostituita da una dichiarazione scritta, in triplice copia, controfirmata dal comando di bordo, con la quale la direzione dei cantieri, nel chiedere l'autorizzazione ad eseguire i lavori, assicuri di avere esatta conoscenza delle disposizioni contenute nel presente regolamento e si impegni ad osservarle ed a farle osservare.

La Capitaneria di Porto:

- a) sentito l'eventuale parere dei Vigili del Fuoco e del R.I.Na.;
  - b) esaminata la documentazione prescritta dal presente articolo;
  - c) esaminati i procedimenti usati nelle operazioni di degassificazione e di pulizia delle tanche, nonché l'esito degli accertamenti di laboratorio effettuati dal consulente chimico del porto;
  - d) compiuti tutti gli accertamenti ritenuti opportuni;
- autorizzerà, se il risultato dei sopraelencati controlli sarà stato favorevole, l'esecuzione dei lavori di cui ha bisogno la nave cisterna.

A tal fine la capitaneria di porto:

- restituirà al comando di bordo uno degli esemplari del certificato di degassificazione totale, vistato o munito della formula di autorizzazione all'esecuzione dei lavori (allegato "E/2");
- restituirà alla ditta assuntrice dei lavori un esemplare della domanda di accesso a bordo, pure munita della formula di autorizzazione e di esecuzione dei lavori entro i limiti di cui al certificato di degassificazione (che sarà individuato con l'indicazione del consulente chimico di porto estensore e della data), nonché una copia dell'elenco del personale da impiegarsi nei lavori stessi, anch'essa munita della formula di autorizzazione di accesso a bordo;

- Altra copia di tale elenco sarà consegnata al comando della nave, che dovrà controllare che le persone che salgono a bordo per l'esecuzione dei lavori siano quelle e soltanto quelle comprese nell'elenco.

Prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere richiesta, a cura e spese degli interessati, l'assistenza di idoneo personale iscritto nei quadri del personale volontario del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, nel numero che sarà stabilito dalla Capitaneria di Porto.

#### **Articolo 24**

##### **(Lavori di manutenzione eseguiti senza de gassificazione)**

Potranno essere eseguiti, senza necessità di preventiva degassificazione ed anche prima di iniziare le operazioni di carico e scarico o durante le medesime, quei lavori di ordinaria manutenzione, eseguibili con personale e mezzi di bordo, che presentassero carattere di urgenza, limitatamente, però ad organi dell'apparato motore, ed in appositi locali ad essi adiacenti.

Neanche detti lavori, peraltro potranno essere iniziati senza la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto.

A tale scopo il comandante della nave o per lui l'Agente dovrà presentare alla Capitaneria di Porto domanda di autorizzazione in duplice esemplare in cui dovrà essere riportato l'esatto elenco dei lavori da compiere con l'indicazione dei locali ove saranno eseguiti e della loro previa durata.

La Capitaneria di Porto, esaminata la richiesta, concederà il permesso di inizio dei lavori subordinandolo però alla presentazione di:

a) esplicita dichiarazione del comandante della nave che attesti che i lavori vengono eseguiti sotto la sua responsabilità, con la precisazione se nei locali motori esistano o no impianti a fiamma;

b) certificato del consulente chimico del porto, di cui all'art. 27, attestante che i locali interessati all'operazione sono liberi da gas e pertanto si possono compiere i lavori richiesti. Nel certificato dovrà anche venir espressamente dichiarato se nell'esecuzione dei lavori potrà essere o no acconsentito l'uso della fiamma libera.

Sono escluse dall'obbligo di esibire il certificato di cui sopra la punto b) le navi nei cui locali motori siano installati impianti a fiamma (caldaie, calderine, ecc.), purché l'esecuzione dei lavori stessi non comporti l'uso di fiamma libera, arco voltaico o altri mezzi che possano generare calore, o scintille o, comunque, sorgenti di ignizione.

I lavori di pitturazione ed i lavori fuori bordo agli organi di governo e di propulsione, oppure alle ancore, possono essere eseguiti senza la preventiva autorizzazione, ma previa comunicazione scritta dal comandante della nave della Capitaneria di Porto contenente il formale impegno che i lavori stessi saranno eseguiti a mezzo di attrezzature anticintilla e senza l'impiego di fiamma libera o di arco voltaico o di altre sorgenti di ignizione.

#### **Articolo 25**

##### **(Lavori in rada)**

Quando la nave cisterna deve compiere in rada lavori che immobilizzino, anche parzialmente, l'apparato motore, dovrà prendere ancoraggio nell'area delimitata da una circonferenza di raggio di miglia 0,5, avente il centro nel punto di rilevamento 270° a miglia 1,5 dal faro della Vittoria.

La nave stessa potrà fare a meno dell'assistenza continua di rimorchiatori, quando le condizioni meteo marine – a giudizio della Capitaneria di Porto – siano tali da garantire la sicurezza dell'ancoraggio.

## **Articolo 26**

### **(Lavori a bordo delle navi cisterna in disarmo e contenenti residui di prodotti petroliferi)**

Le navi cisterna che vengono messe in disarmo nelle acque portuali dovranno avere il certificato di de gassificazione totale, da sottoporre a convalida ogni 48 ore nei primi 10 giorni e successivamente ogni 10 giorni.

Sulle navi che hanno residui di prodotto petroliferi raccolti in uno degli spazi per il carico oppure in uno spazio a ciò appositamente destinato, la Capitaneria può, sentiti il Comando provinciale dei Vigili del Fuoco, il R.I.Na. ed il consulente chimico del porto, consentire l'esecuzione di lavori anche a caldo, purché i restanti spazi per il carico ed altri spazi pericolosi siano stati preventivamente bonificati.

Il locale nel quale sono stati raccolti i residui deve essere mantenuto ermeticamente chiuso ed ogni tubolatura comunicante con altri spazi della nave deve essere intercettata mediante flangia cieca. L'unica comunicazione con l'esterno deve essere costituita dalla tubolatura degli sfoghi gas che, se è in comune con quelli degli altri spazi per il carico, deve essere intercettata in modo da evitare la comunicazione con tali spazi.

E' vietato eseguire lavori che interessino le pareti, il cielo, ed il fondo del locale nel quale sono raccolti i residui oppure che interessino le pareti, il cielo, il fondo o l'interno degli spazi per il carico, dei locali o depositi contigui, anche diagonalmente, al predetto locale.

E' comunque vietato accendere fuochi o eseguire lavori all'aperto che sviluppino fiamme, scintille o calore ad una distanza inferiore a metri 8 misurati dal punto più vicino al perimetro esterno del locale nel quale sono raccolti i residui e della proiezione sul piano di lavoro scoperto dallo sbocco della tubolatura degli sfoghi del gas. tale sbocco deve essere situato ad un'altezza dal piano di lavoro scoperto non inferiore a 6 metri.

Per ogni metro o frazione di metro in meno di tale altezza, la distanza minima deve essere aumentata di due metri. Per tutto il tempo in cui viene eseguito il lavoro autorizzato o si tengono fiamme libere accese o si sviluppano scintille o calore, i boccaportelli del locale nel quale sono raccolti i residui devono essere abbondantemente irrorati con acqua o pioggia.

Qualora, per esigenze derivanti la struttura della nave, alcune disposizioni del presente articolo non siano applicabili, la Capitaneria, sentito il parere dei predetti organi tecnici competenti e del consulente chimico del porto, può dispensare dalla loro applicazione, purché non sia compromessa la sicurezza delle persone, della nave e del porto.

## **Articolo 27**

### **(Certificato di de gassificazione e di non pericolosità) (Allegato "F")**

Le navi cisterna che ad ultima scarica debbono essere ormeggiate ad una banchina che non sia di quelle destinate al carico ed allo scarico di liquidi infiammabili o debbano effettuare lavori di pulizia o riparazione o debbano entrare in bacinodi carenaggio o essere tirate sullo scalo di alaggio, o passare in disarmo, o imbarcare passeggeri, devono essere degassificate ed essere in possesso del relativo certificato.

le navi cisterna che arrivano in zavorra per compiere una delle azioni previste dal comma precedente, o per altre ragioni, devono dar fondo in rada. Dette navi, se munite di un'attestazione in corso di validità dell'autorità Marittima nazionale dell'ultimo porto di scarica, comprovante la loro avvenuta de gassificazione, potranno essere autorizzate ad entrare nel porto quando il comandante dichiara espressamente e formalmente che durante la navigazione o a causa della stessa non sono variate le condizioni di sicurezza in base alle quali viene rilasciata la predetta attestazione.

In caso diverso, le medesime devono essere sottoposte a controllo del consulente chimico di porto.

I certificati di de gassificazione e di non pericolosità non potranno essere rilasciati per una validità superiore a 48 ore.

Solo i certificati rilasciati alle navi cisterne in disarmo dopo una permanenza di 10 giorni, potranno avere una validità superiore.

### **Articolo 28**

#### **(Operazioni di de gassificazione, lavaggio e bonifica delle navi)**

Le operazioni di lavaggio, de gassificazione e bonifica delle navi cisterna dovranno essere preventivamente autorizzate dalla Capitaneria di Porto che, sentiti se del caso il R.I.Na., il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco ed il consulente chimico di porto, stabilirà di volta in volta le modalità e le cautele da adottare ai fini della sicurezza delle persone e della nave.

Le acque di lavaggio ed i residui oleosi possono essere consegnati alle imprese autorizzate a ritirarli; in caso diverso le navi cisterna dovranno trattenerli a bordo fino a quando i residui stessi non potranno essere scaricati a largo, fuori dei limiti di interdizione stabilite dalle norme internazionali vigenti in materia.

### **Articolo 29**

#### **(Imprese di lavaggio, de gassificazione e bonifica delle navi cisterna)**

Le operazioni di de gassificazione, di lavaggio e di bonifica delle navi cisterna, ove non vengano effettuate dalla nave con il personale ed i mezzi di bordo, possono essere affidate ad imprese specializzate ed autorizzate dalla Capitaneria di Porto.

In entrambe i casi tali operazioni dovranno compiersi sotto il controllo del consulente chimico di porto.

L'impresa assuntrice dei lavori di cui trattasi, prima degli inizi degli stessi, dovrà chiedere l'autorizzazione alla Capitaneria di Porto, con una domanda in triplice esemplare, controfirmata dal comandante della nave.

Alla domanda dovrà essere allegato l'elenco, in triplice copia, delle persone che verranno impiegate nel lavoro, con l'attestazione che trattasi di personale dipendente dall'impresa, pratico del lavoro da eseguire ed edotto dei pericoli che si possono incontrare ove non vengano osservate scrupolosamente le prescritte norme cautelari, (Allegati "E", "E/1", "E/2"), e, in particolare quelle di cui al presente regolamento.

Una copia dell'elenco, vistata dalla Capitaneria di Porto, verrà restituita all'impresa perché possa esibirla al personale di vigilanza ai varchi e nelle zone portuali;

un'altra verrà consegnata al comando della nave, il quale dovrà controllare che le persone che accedono a bordo per l'esecuzione dei lavori siano quelle e solo quelle nell'elenco.

Analoga preventiva autorizzazione della capitaneria di porto dovrà ottenere il comandante della nave nel caso che le operazioni di de gassificazione vengano effettuate in rada con i mezzi e personale di bordo.

### **Articolo 30**

#### **(Modalità d'esecuzione delle operazioni di lavaggio, di de gassificazione e di bonifica)**

Le operazioni di pulizia delle tanche, qualora vengano eseguite con personale di terra, dovranno essere affidate ad impresa iscritta nei registri della Capitaneria di Porto.

L'impresa assuntrice dei lavori non potrà darvi inizio se non avrà ottenuto l'autorizzazione scritta dalla Capitaneria di Porto. A tale scopo, dovrà unire alla relativa domanda, redatta secondo le modalità indicate nell'art. 29, una dichiarazione scritta del consulente chimico di porto, attestante l'avvenuto accertamento, mediante ispezione di tutte le tanche, dello



stato di non pericolosità della nave anche nei riguardi di possibili intossicazioni per gli uomini destinati alla pulizia.

Anche le operazioni di pulizia delle tanche dovranno svolgersi sotto il controllo del consulente chimico di porto.

Durante tali operazioni, il comando della nave dovrà disporre, sotto la propria responsabilità, che:

- 1) sia osservato il divieto di fumare o di accendere fiamme libere su tutta la nave, fatta eccezione per quei locali specificatamente indicati ed autorizzati da Comando di bordo stesso; appositi avvisi devono ricordare tale divieto;
  - 2) nessuno a bordo porti addosso fiammiferi, accendisigari od altri congegni o materiali che possano produrre scintille, nonché calzature chiodate;
  - 3) nei locali dove ne sia ammesso l'uso, non siano lasciati sotto corrente, senza la continua presenza degli utenti interessati, apparecchi elettrici che non facciano parte degli impianti fissi di bordo;
  - 4) non siano mai lasciati abbandonati stracci e stoppa usati, rifiuti di qualsiasi genere, che dovranno essere sempre e dovunque rimossi e raccolti in appositi recipienti opportunamente sistemati in zone di sicurezza;
  - 5) non sia arbitrariamente modificato o manomesso l'impianto elettrico;
  - 6) non si faccia uso, per le porte d'accesso a qualsiasi locale, di serrature, lucchetti o chiusure personali, salvo che venga depositata doppia chiave nella custodia di emergenza della nave;
  - 7) per gli addetti alla manipolazione delle merci di cui alle lettere c) e d) dell'art. 1) siano disposti mezzi di protettivi personali e materiali di pronto soccorso adeguati alle caratteristiche delle merci, in relazione alle vigenti disposizioni antinfortunistiche.
- La prescrizione di cui al punto 2) del comma precedente non si applica alle navi che trasportano gas non infiammabile o liquidi velenosi non infiammabili.

Inoltre, l'impresa assuntrice dei lavori dovrà disporre affinché:

- a) gli attrezzi per la rimozione dei residui melmosi dal fondo delle tanche e per la raschiatura delle pareti siano di rame, di ottone o di legno duro, senza chiodature;
- b) i recipienti per la raccolta di detti residui siano di legno, o di tela, o di plastica e, per il sollevamento in coperta dei recipienti stessi siano usati soltanto dei cavi vegetali e bozzelli di legno;
- c) il personale addetto usi scarpe con suola di corda, di panno o di gomma;
- d) i locali in cui si procede alla pulizia siano areati con maniche a vento o con sistemi che escludano l'impiego di mezzi meccanici.

### **Articolo 31**

#### **(Certificato di degassificazione totale)**

Ultimate le operazioni di de gassificazione, le quali devono anche comprendere la radicale pulizia di tutte le tanche, il consulente chimico di porto dovrà effettuare accurati accertamenti in ogni locale della nave. Tali accertamenti dovranno essere eseguiti con idonei apparecchi rilevatori, successivamente, a cura dello stesso consulente chimico, dovranno essere prelevati ed esaminati in laboratorio i residui delle sostanze che pure rimangono nelle tanche, anche dopo l'effettuazione delle operazioni di pulizia.

Ultimate con esito favorevole queste prove, il consulente chimico potrà rilasciare il "certificato di de gassificazione totale". Da tale certificato dovrà risultare in modo specifico:

- a) che le operazioni di de gassificazione, comprese in esse la pulizia di tutte le tanche, sono state effettuate con l'osservanza di tutte le prescrizioni di cui al presente Regolamento;
- b) che non esistono, in alcuno dei locali di bordo, gas tossici, infiammabili od esplosivi;

- c) se ed in quale locale potrà essere fatto uso di fiamma libera;
  - d) quali lavori, in definitiva, potranno essere autorizzati ed in quali locali i lavori stessi potranno essere eseguiti;
  - e) la data e l'ora in cui debbono considerarsi ultimate le operazioni di de gassificazione.
- Il suddetto documento, quindi, sarà presentato alla Capitaneria di Porto, in triplice esemplare, a cura del comando di bordo. Altra copia del documento dovrà essere consegnata al pilota di servizio che si reca a bordo, prima di iniziare la manovra di entrata in porto.

**13 Ordinanze riportate nel precedente nel Rapporto Integrato sulla Sicurezza Portuale (R.I.S.P.) rispetto al quale il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si è espresso con nota n.6020 del 06/10/2009, prive di titolo e di riscontro nel sito ufficiale della Capitaneria di Porto di Trieste [www.guardacostiera.it](http://www.guardacostiera.it)**

**13.1 ORDINANZA n. 734**

Il Contrammiraglio (CP) Capo del Compartimento marittimo e Comandante del porto di Trieste:

**VISTI** gli artt. 30 ed 81 del Codice della Navigazione;

**VISTI** gli artt. 3 e 4 del T.U. delle norme sulla circolazione stradale (Codice della Strada);

**VISTA** la legge 9.7.1967, n° 589, sull'istituzione dell'Ente Autonomo del Porto di Trieste, qui di seguito denominato – Ente;

**CONSIDERATO** – che le zone demaniali marittime recintate, nelle quali si trovano i punti franchi vecchio e nuovo e lo Scalo legnami del porto di Trieste, sono riservate allo svolgimento delle operazioni portuali;

CHE dette zone fanno parte dell'ambito operativo dell'ambito operativo dell'Ente che vi svolge la propria attività di istituto con i mezzi di cui dispone;

CHE le stesse zone sono sede di stazioni ferroviarie ai sensi dell'art. 83), allegato 6), delle condizioni e tariffe delle Ferrovie dello Stato, e sono pure sede di raccordi e di allacciamenti ferroviari;

**VISTE**- le ordinanze della Capitaneria di porto di Trieste n° 367 in data 6.1.1955, n° 540 del 24.3.1969, n° 542 del 10.5.1969, no602 dell'8.3.1972 e n° 624 del30.8.1972;

**RITENUTO** necessario aggiornare le norme che regolano la circolazione e la sosta dei veicoli nell'ambito dei citati punti franchi;

**SENTITO** L'Ente Autonomo del porto di Trieste;

**VISTO** l'art. 59 del Regolamento marittimo per l'esecuzione al Codice della Navigazione;

**ORDINA**

Art. 1) Entro i recinti dei punti franchi vecchio, nuovo e dello scalo legnami, sono consentiti il transito e la sosta sulle banchine, sui moli, nel loro interno e sulla loro radice, sulle rive e nelle intervie dei binari nonché su tutte le aree di manovra ferroviaria. solamente ai veicoli che devono caricare e scaricare merce.

- La sosta suddetta non dovrà eccedere il tempo strettamente necessario allo svolgimento delle operazioni.

- In tali zone è inoltre consentito il transito e la sosta dei veicoli e mezzi dell'Ente Autonomo del porto e dei veicoli e mezzi impiegati dal personale militare della Capitaneria di Porto e dalle forze di Polizia per i servizi d'istituto. L'accesso e l'uscita al/dal terminale contenitori al molo VII, fatta eccezione per i veicoli di cui al precedente capoverso, sono ammessi solamente attraverso la strada sopraelevata.

Art. 2) Il parcheggio e la sosta dei veicoli nell'ambito portuale. per motivi diversi da quelli di cui al precedente art. 1), sono consentiti soltanto nelle aree indicate da apposita segnaletica stradale e compatibilmente con le esigenze portuali.

La sosta per operazioni doganali è consentita nelle aree riservate per dette operazioni.

Art. 3) Gli autoveicoli parcheggiati in aree vietate, che risulteranno di intralcio o di impedimento allo svolgimento delle operazioni commerciali saranno rimossi con idoneo mezzo, a spese dei contravventori.

Art. 4) Nelle suddette zone recintate dei punti franchi vecchio e nuovo e dello Scalo Legnami, i veicoli non possono essere condotti a velocità superiore ai TRENTA chilometri

orari. In ogni caso, però, la velocità di qualunque veicolo deve essere regolata in modo che sia tutelata appieno l'incolumità delle persone.

Art. 5) Nelle suddette zone recintate dei punti franchi, sui piazzali di smistamento e dove esistono binari ferroviari, i conducenti di veicoli e le persone in genere devono osservare le seguenti prescrizioni:

- i conducenti di veicoli fermi sui binari per effettuare operazioni di carico e scarico devono assicurarsi che i manovratori di vagoni ferroviari operanti nella zona conoscano la posizione del proprio veicolo;
- qualsiasi persona non autorizzata che attraversi i binari e sosti sugli stessi od in loro prossimità, lo fa a suo rischio e pericolo e, comunque, deve usare la massima cautela ed obbedire prontamente ad eventuali ordini impartiti dal personale addetto al servizio ferroviario;
- i conducenti dei veicoli, prima di attraversare i binari, devono arrestare la marcia ed assicurarsi che non esista alcun pericolo;
- nessun veicolo deve attraversare i piazzali di smistamento e sostare sugli stessi e sugli scambi dei binari; è vietato inoltre agli automezzi di qualsiasi tipo il transito sulle piattaforme girevoli quando le stesse possono essere aggirate;
- è vietato a qualsiasi persona, se non autorizzata, di sostare nell'interno dei carri ferroviari, passare sotto gli stessi ed oltre i respingenti, salire sui predellini od attraversare le garitte dei vagoni, anche se fermi;
- è vietato depositare merci materiali od attrezzi ad una distanza inferiore a tre metri dalla rotaia; è pure vietato depositare od abbandonare entro l'area dei Punti Franchi Vecchio, Nuovo e dello Scalo Legnami immondizie, prodotti di scarto, residui di imballaggio, ecc. se non nei posti riservati a tale scopo.

Art. 6) È vietato l'accesso al terminale contenitori del molo VII alle persone non specificatamente autorizzate.

Art. 7) Le ordinanze della Capitaneria di porto di Trieste, n. 542; 602 e 624, indicate in premessa, sono abrogate.

Art. 8) I contravventori alle disposizioni della presente ordinanza saranno puniti ai sensi di legge.

Art. 9) Gli Ufficiali e gli Agenti di polizia Giudiziaria sono incaricati di far osservare la presente ordinanza.

Trieste, 27 ottobre 1975 IL COMANDANTE

Contrammiraglio (CP)

f/to: (Manlio GIAMMARINI)

Per copia conforme:

IL CAPO DELLA SEZIONE TECNICA  
E SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Capitano di Corvetta (CP)

f/to: (Antonio MANTIA)

## **13.2 ORDINANZA EAPT n° 24/92**

Il Presidente dell'Ente Autonomo del Porto di Trieste;

considerato che la zona demaniale marittima recintata del Punto Franco Vecchio del Porto di Trieste è riservata allo svolgimento delle operazioni portuali;

che dette zone fanno parte dell'ambito operativo dell'Ente Autonomo del Porto di Trieste che vi svolge le proprie attività d'istituto con i mezzi di cui dispone;

che le stesse zone sono sede di impianti, raccordi, allacciamenti e stazioni ferroviarie;

accertata l'esistenza di numerose Ordinanze che regolamentano e disciplinano la circolazione e la sosta nell'ambito del Punto Franco Vecchio di Trieste;

ritenuto utile raggruppare le suddette Ordinanze in un unico elaborato che ne raccolga le relative prescrizioni e rappresenti un unico testo di riferimento per i fruitori pubblici di tali zone e per le forze di Polizia Giudiziaria che lo devono far rispettare;

visto il parere favorevole espresso dalla Capitaneria di Porto di Trieste con il foglio prot. 11908

dd. 03 luglio 1992

visti gli art. 30 ed 81 del Codice della Navigazione;

visto l'art. 7 della legge 09.luglio.1967 n° 589;

### **ORDINA**

Art. 1 – Entro il recinto del Punto Franco Vecchio, sono consentiti il transito e la sosta sulle banchine, sui moli, nel loco interno e alla loro radice, sulle rive e nella intervie dei binari, nonché su tutte le aree di manovra ferroviaria solamente ai veicoli che devono caricare e/o scaricare merce;

- la sosta suddetta non dovrà eccedere il tempo strettamente necessario allo svolgimento delle operazioni di carico – scarico;
- in tali zone, è inoltre consentito il transito e la sosta dei mezzi dell'Ente Autonomo del Porto, e dei mezzi e veicoli della Capitaneria di Porto, e delle altre forze di Polizia Giudiziaria per i loro servizi di Istituto.

Art.2 – Nelle suddette zone recintate del Punto Franco Vecchio, i veicoli non possono essere condotti a velocità superiore ai trenta chilometri orari;

- in ogni caso la velocità dovrà essere tale da assicurare l'incolumità delle persone colà operanti.

Art.3 – La circolazione e la sosta degli autoveicoli nell'ambito del Punto Franco Vecchio, sono consentiti nei sensi ed entro i limiti dei tracciati indicati dalla segnaletica verticale ed orizzontale presente in zona, ed in particolare:

- la circolazione deve avvenire lungo le direttrici a tale scopo indicate;
- il parcheggio delle autovetture private autorizzate all'ingresso nell'area portuale dovrà essere effettuato entro i limiti dei tracciati all'uopo predisposti ed indicati nell'allegata planimetria;
- per gli autoveicoli pesanti provenienti dallo sbarco con autista al seguito, la sosta sui piazzali a loro riservati, è ammessa solo per il tempo necessario all'espletamento delle operazioni doganali da effettuarsi per l'uscita dal Punto Franco;
- i parcheggi indicati con la lettera "A" sono riservati al personale della Guardia di Finanza e della Dogana di Trieste;

- il parcheggio indicato con la lettera "B" è riservato alle autovetture di rappresentanza della Presidenza e della Direzione dell'Ente Autonomo del Porto di Trieste;
- il parcheggio indicato con le lettere "VV", in testata al Molo III, è riservato al parcheggio dei mezzi di servizio e privati del Corpo dei Vigili del Fuoco distaccamento Punto Franco Vecchio.

Art. 4 – La presente ordinanza abroga e sostituisce le Ordinanze n° 14/86 dd. 30 ottobre 1986, n 1/87 , dd., 19 febbraio 1987, n° 11/89 dd. 3 aprile 1989.

Art. 5 – Gli autoveicoli parcheggiati in aree vietate, che risulteranno di intralcio o di impedimento allo svolgimento delle operazioni commerciali, saranno rimossi con idoneo mezzo a spese dei contravventori.

Art. 6 – I contravventori alla presente Ordinanza incorreranno nelle sanzioni penali previste dalla legge.

Art. 7- Il personale militare della Capitaneria di Porto e gli altri Agenti ed Ufficiali di Polizia Giudiziaria, sono incaricati di dare esecuzione alla presente Ordinanza.

Trieste, li 1 Agosto 1992.

### **13.3 ORDINANZA EAPT n° 20/94.**

Il Commissario dell'Ente Autonomo del Porto di Trieste;

vista la necessità di regolamentare con una unica Ordinanza la sosta e la circolazione all'interno dello Scalo Legnami del Porto di Trieste ed in particolare la via di scorrimento che collega il varco doganale dello stesso con l'ingresso della " Ferriera "di Servola;

tenuto conto dell'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Trieste n. 734/75 e sue successive integrazioni, tesa a regolamentare la circolazione nell'ambito dei Punti Franchi nel Porto di Trieste;

visti gli artt. 30 -81 -1161 -1174 del Codice della Navigazione e l'art. 59 del Regolamento per l'applicazione dello stesso;

visto il decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, di nomina a Commissario dell'Ente Autonomo del Porto di Trieste del C.A. (CP) Giuseppe Romanò fino al 31.12.1994;

visto l'art. 7 della Legge 09.07.1967 n° 589 e successive integrazioni e modificazioni;

#### **ORDINA**

Art. 1 – La circolazione e la sosta all'interno del Punto Franco Scalo Legnami del Porto di Trieste sono consentiti nei sensi ed entro i tracciati indicati dalla segnaletica verticale ed orizzontale esistente in loco ed in particolare:

- il limite di velocità all'interno di tale comprensorio è fissato in 30 (trenta) chilometri orari, in ogni caso, la velocità di qualunque veicolo deve essere regolata in modo che sia tutelata appieno l'incolumità delle persone operanti in zona;
- la circolazione deve avvenire lungo le direttrici a tale scopo indicate;
- il parcheggio degli autotreni e delle autovetture dovrà essere effettuato entro i limiti dei tracciati;
- all'uopo predisposti;
- gli autoveicoli con destinazione/provenienza "Ferriera di Servola" dovranno obbligatoriamente;
- transitare lungo la direttrice evidenziata nell'allegata planimetria e più precisamente, lungo la via di scorrimento a monte dello Scalo Legnami che corre parallela al muro di cinta Nord/Est confinante con la linea ferroviaria.

Art. 2 – I contravventori alla presente Ordinanza incorreranno nelle sanzioni penali previste dalla Legge qualora i veicoli in sosta vietata costituissero grave intralcio, saranno soggetti a rimozione forzata.

Art. 3 – Il personale militare della Capitaneria di Porto e gli altri Ufficiali ed Agenti di Polizia Giudiziaria sono incaricati di dare esecuzione alla presente Ordinanza.

Trieste, li: 16 Novembre 1994.

#### **13.4 ORDINANZA EAPT n° 21/94**

Il Commissario dell'Ente Autonomo del Porto di Trieste;  
accertata l'esistenza di numerose Ordinanze che regolamentano e disciplinano la circolazione e la sosta nell'ambito del Punto Franco Nuovo;  
ritenuto necessario raggruppare le suddette Ordinanze in un unico elaborato che ne raccolga le relative disposizioni e rappresenti un singolo testo di riferimento per quanti debbano servirsene sia per gli utenti pubblici, per gli operatori portuali che per le forze dell'ordine che sono incaricate di darne esecuzione;  
tenuto conto dell'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Trieste n. 34/75 che regola la circolazione e la sosta nell'ambito dei Punti Franchi del Porto di Trieste;  
visti gli art. 30 -81 -1161 -1174 del C. della navigazione e l'art. 59 del Regolamento per l'applicazione dello stesso;  
visto il Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione di nomina a Commissario del C.A. (CP) Giuseppe Romanò fino al 31.12.1994;  
visto l'art. 7 della Legge 09.07.1967 n° 589 e successive integrazioni e modificazioni;

#### **ORDINA**

Art. 1 – La circolazione e la sosta all'interno del Punto Franco Nuovo, sono consentite nei sensi ed entro i tracciati indicati dalla segnaletica verticale ed orizzontale esistente in loco ed in particolare:

- il limite di velocità all'interno di tale comprensorio è fissato generalmente in 30 ( trenta) chilometri orari, in zone di particolare interesse operativo la velocità potrà essere ulteriormente ridotta ed in questo caso verrà opportunamente segnalata, ad ogni buon conto la velocità di qualunque veicolo deve essere regolata in modo che sia tutelata appieno l'incolumità delle persone operanti in zona;
- la circolazione deve avvenire lungo le direttrici a tale scopo indicate;
- il parcheggio degli autotreni e delle autovetture dovrà essere effettuato entro i limiti dei tracciati;
- a tale scopo predisposti;
- le operazioni di carico e scarico delle merci su autotreni e similari in tutto il Punto Franco Nuovo, dovranno essere eseguite con i mezzi disposti parallelamente alle banchine adibite a tale scopo o in prossimità delle aperture dei magazzini e capannoni sprovvisti di banchine, e non perpendicolarmente come solitamente avviene;
- la sosta dei mezzi di cui al paragrafo precedente, non dovrà eccedere il tempo strettamente necessario allo svolgimento delle operazioni di carico/scarico;
- lo stazionamento nelle aree di parcheggio riservate ai mezzi operanti in zona, è previsto nei tempi di attesa alle operazioni di carico/scarico delle merci e non quale generico deposito di materiale rotabile inoperoso.

Art. 2 – L'accesso al terminal contenitori ed all'area traghetti del molo VII è consentito attraverso i varchi allo scopo predisposti, l'accesso è consentito alle autovetture private ed ai motocicli autorizzati muniti di contrassegno ed alle biciclette e pedoni autorizzati;

- nelle suddette zone la velocità degli automezzi adibiti al trasporto merci non deve superare i (dieci) chilometri ora;
- la circolazione delle persone nell'area del molo VII deve avvenire unicamente lungo i tracciati predisposti in loco (itinerari pedonali) o tramite mezzi dell'Ente destinati a tale servizio;
- la circolazione dei motocicli e delle biciclette deve avvenire parallelamente ed in stretta adiacenza;
- agli itinerari pedonali di cui sopra;



- le autovetture non autorizzate all'ingresso all'area del molo VII dovranno essere parcheggiate;
- in prossimità dello stesso entro i tracciati predisposti;
- le rampe stradali di accesso al molo VII riservate al traffico contenitori, rimangono aperte solamente nelle fasce orarie fissate per le operazioni di carico e scarico.

Art. 3 – Gli autoveicoli parcheggiati in aree vietate, che risulteranno di intralcio o di impedimento allo svolgimento delle operazioni commerciali, saranno rimossi d'autorità con idoneo mezzo, a spese dei contravventori.

Art. 4 – I contravventori alla presente Ordinanza incorreranno nelle sanzioni penali previste dalla Legge.

Art.5 – Sono abrogate le Ordinanze dell'Ente Autonomo del Porto di Trieste n° 1/86 - 2/86 - 8/86 -12/89 - 6/94 e 15/94.

Art.6 – Il personale militare della Capitaneria di Porto e gli altri Ufficiali ed Agenti di Polizia Giudiziaria sono incaricati di dare esecuzione alla presente Ordinanza.

Trieste, li 15 dicembre 1994.

## **13.5 ORDINANZA n° 7/95**

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

VISTA la circolare n. 23, serie II, Titolo Polizia e Sicurezza dei Porti - Vigilanza Costiera del 23.6.1994 della Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei Porti del Ministero dei Trasporti e della Navigazione;

CONSIDERATA la necessità, al fine di evitare il transito delle navi nelle zone destinate all'ancoraggio, di regolare l'entrata e l'uscita delle unità che approdano nel porto di Trieste individuando appositi canali a ciò destinati;

VISTE le proprie Ordinanze n. 18/91 e 4/92, rispettivamente in data 29.4.1991 e 2.3.1992 in materia di disciplina della navigazione, degli ancoraggi e degli ormeggi nelle acque del porto di Trieste;

SENTITO il parere della locale Corporazione dei Piloti e dell'Istituto Idrografico della Marina; RITENUTO opportuno alla luce delle suesposte considerazioni integrare la predetta normativa e redigere un testo aggiornato;

VISTI gli articoli 17, 30, 62, 81 del Codice della Navigazione e 59 del relativo Regolamento di esecuzione,

### **ORDINA**

#### **CAPITOLO PRIMO**

#### **DEFINIZIONE DEI LIMITI DELLA RADA, DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE DELLE NAVI CHE APPRODANO NELLA RADA E NEL PORTO DI TRIESTE**

##### **Articolo 1**

*(Definizione dei limiti della rada di Trieste)*

La rada di Trieste, evidenziata nell'allegato stralcio di carta nautica, è l'area adiacente al porto di Trieste compresa tra le seguenti direttrici:

LIMITE SUD:

- Rilevamento vero 270° da punta Ronco fino all'intersezione con il confine marittimo fra le acque territoriali Italiane e Slovene;
- confine marittimo fra le acque territoriali Italiane e Slovene fino all'intersezione con il meridiano 013° 40' E;

LIMITE OVEST:

- meridiano 013° 40' E;

LIMITE NORD:

- parallelo 45° 41' N;

LIMITE EST:

- Rilevamento vero 313° dal fanale verde ubicato sulla testata Nord della diga foranea del Porto Franco Vecchio (No 4388- Elenco Fari e Fanali) – diga foranea del Porto Franco Vecchio – congiungente testata sud diga foranea del Porto Franco Vecchio con testata nord tratto settentrionale diga L. Rizzo – diga L. Rizzo – congiungente testata sud tratto meridionale diga L. Rizzo con Punta Ronco.

##### **Articolo 2**

*(Zone della rada riservate all' ancoraggio delle navi)*

#### **2.1 ZONA A)**

2.1.1 Riservata all'ancoraggio delle navi cisterna (petroliere e gasiere). Zona esterna al tratto

meridionale della diga L. Rizzo e compresa tra le seguenti direttrici:

- parallelo 45° 37'.3 N
- meridiano 013° 40' E
- rilevamento vero 285° dal fanale verde ubicato sulla testata Nord del tratto meridionale della Diga L. Rizzo (No 4426 Elenco Fari e Fanali).

#### 2.1.2 PUNTI DI FONDA

Nella predetta zona sono individuati i seguenti punti di fonda:

ALFA 1 Rilevamento vero 248° dal RACON ubicato sulla testata Nord del tratto centrale della diga L. Rizzo (No 4438- Elenco Fari e Fanali) distanza 1.3 mg.

ALFA 2 Rilevamento vero 259° dal RACON ubicato sulla testata Nord del tratto centrale della diga L. Rizzo (No 4438 -Elenco Fari e Fanali) distanza 1.9 mg.

ALFA 3 Rilevamento vero 257° dal RACON ubicato sulla testata Nord del tratto centrale della diga L. Rizzo (No 4438 -Elenco Fari e Fanali) distanza 2.6 mg.

ALFA 4 Rilevamento vero 270° dal RACON ubicato sulla testata Nord del tratto centrale della diga L. Rizzo (No 4438 -Elenco Fari e Fanali) distanza 2.7 mg.

#### 2.2 ZONA B)

2.2.1 Riservata all'ancoraggio delle navi cisterna nel caso in cui siano occupati i punti di fonda della Zona A) e di quelle che trasportano merci pericolose.

Zona compresa tra le seguenti direttrici:

- meridiano 013° 40' E
- meridiano 013° 42' E
- parallelo 45° 41' N
- Rilevamento vero 275° dal fanale rosso ubicato sulla testata Sud della diga foranea del Porto Franco Vecchio (No 4402 Elenco Fari e Fanali).

#### 2.2.2 PUNTI DI FONDA

Nella predetta zona sono individuati i seguenti punti di fonda:

BRAVO 1 Rilevamento vero 255° dal Faro della Vittoria distanza 2.8 mg.

BRAVO 2 Rilevamento vero 260° dal Faro della Vittoria distanza 3.5 mg.

BRAVO 3 Rilevamento vero 270° dal Faro della Vittoria distanza 3.5 mg.

BRAVO 4 Rilevamento vero 270° dal Faro della Vittoria distanza 2.8 mg.

#### 2.3 ZONA C)

2.3.1 Zona riservata all'ancoraggio delle navi che NON trasportano merci pericolose.

Zona esterna alla diga Foranea del Porto Franco Vecchio e compresa all'interno delle seguenti direttrici:

- Rilevamento vero 275° dal fanale rosso ubicato sulla testata Sud della diga foranea del Porto Franco Vecchio (No 4402 Elenco Fari e Fanali).
- meridiano 013° 42' E
- parallelo 45° 41' N
- rilevamento vero 313° dal fanale verde ubicato sulla testata Nord della Diga Foranea del Porto Franco Vecchio (No 4388 Elenco Fari e Fanali)

#### 2.3.2 PUNTI DI FONDA

Nella predetta zona sono individuati i seguenti punti di fonda:

- CHARLIE 1 Rilevamento vero 270° dal fanale verde ubicato sulla testata Nord della diga foranea del Porto Franco Vecchio (No 4388- Elenco Fari e Fanali) distanza 1 mg.
- CHARLIE 2 Rilevamento vero 270° dal fanale verde ubicato sulla testata Nord della diga foranea del Porto Franco Vecchio (No 4388- Elenco Fari e Fanali) distanza 2 mg.
- CHARLIE 3 Rilevamento vero 270° dal Faro della Vittoria distanza 2 mg.
- CHARLIE 4 Rilevamento vero 270° dal Faro della Vittoria distanza 1.5 mg.

2.3.3 In caso di indisponibilità dei predetti punti di fonda potrà essere autorizzato l'ancoraggio a Nord del parallelo 45° 41' N.

### **Articolo 3**

*(Canali di entrata e di uscita)*

Nell'ambito della rada sono istituiti i seguenti canali di entrata e di uscita dal porto:

#### 3.1 CANALE NORD

3.1.1 Canale compreso fra la Zona A) e le Zone B) e C) di ancoraggio e precisamente fra le seguenti direttrici:

- Rilevamento vero 275° dal fanale rosso ubicato sulla testata Sud della diga foranea del Porto Franco Vecchio (No 4402 Elenco Fari e Fanali).
- Rilevamento vero 285° dal fanale verde ubicato all'estremità Nord del tratto Meridionale della Diga Luigi Rizzo (No 4426 Elenco Fari e Fanali).

GOLF 3 Nel Canale Nord sono istituiti il Punto di Imbarco Pilota e la Linea di Separazione del Traffico:

#### PUNTO DI IMBARCO PILOTA

Rilevamento vero 2800 dal fanale verde ubicato sulla testata Nord del tratto settentrionale della diga L. Rizzo (No 4426 Elenco Fari e Fanali) distanza 1.5 miglia;

#### LINEA DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO

Direttrice avente origine sul predetto Punto di Imbarco pilota e orientata sul Rilevamento vero 283°.

#### GOLF 4 CANALE SUD

3.2.1 Canale ubicato a Sud della Zona A) di ancoraggio e precisamente compreso fra le seguenti direttrici:

- parallelo 45° 37' .3 N
- Rilevamento vero 270° da punta Ronco.

3.2.2 Nel Canale Sud è istituito il seguente Punto di Imbarco Pilota:

#### PUNTO DI IMBARCO PILOTA

Rilevamento vero 270° dal fanale rosso ubicato sulla testata Sud del tratto meridionale della diga L. Rizzo (No 4457 Elenco Fari e Fanali) distanza 1.5 miglia.

### **Articolo 4**

*(Divieti operanti nei canali di entrata e di uscita e nella rada)*

4.1 Nei canali di entrata e di uscita dal porto è vietata la sosta, l'ancoraggio, la pesca e qualsiasi altra attività.

4.2 Salvo autorizzazione della Capitaneria di Porto, nella rada sono vietate le immersioni subacquee.

## **Articolo 5**

*(Disciplina della navigazione nel Canale NORD)*

5.1 L'entrata e l'uscita delle navi dirette o provenienti dal Porto Franco Vecchio, Porto Doganale, Porto Franco Nuovo, Arsenale Triestino S.Marco, Scalo Legnami e banchina Temi deve avvenire attraverso il canale NORD.

5.2 In deroga a quanto sopra, il pilota di turno, in caso di avverse condizioni meteomarine, ovvero valutato il movimento delle navi in atto nel porto, potrà utilizzare il canale SUD per entrare o uscire con le navi.

5.3 Il Canale NORD non può essere attraversato da Nord a Sud e viceversa da navi aventi un pescaggio superiore a 14 metri.

5.4 Le navi che transitano nel Canale NORD dovranno tenere la DRITTA. In particolare:

5.4.1 Le navi in entrata dovranno transitare a Sud della linea di separazione del traffico, lasciando sulla dritta la meda elastica segnalante l'estremità della condotta sottomarina (No 4446 Elenco Fari e Fanali);

5.4.2 Le navi in uscita dovranno transitare a Nord della linea di separazione del traffico, lasciando sulla sinistra la meda elastica segnalante l'estremità della condotta sottomarina (No 4446 Elenco Fari e Fanali);

5.5 L'attraversamento del canale da Nord a Sud e viceversa da parte delle navi è consentito unicamente con il Pilota a bordo, ovvero dopo averne concordato le modalità e i tempi con la Stazione dei Piloti.

## **Articolo 6**

*(Disciplina della navigazione nel Canale SUD e nell'adiacente area del Vallone di Muggia)*

6.1 L'entrata e l'uscita delle navi cisterna, delle navi dirette agli ormeggi situati nel Vallone di Muggia e delle navi dirette agli ormeggi di cui al precedente art. 5.1, che per motivi di pescaggio non possono utilizzare il Canale NORD, deve avvenire attraverso il canale SUD.

6.2 Il Canale SUD in nessun caso potrà essere impegnato contemporaneamente da due navi.

6.3 La precedenza spetta alle navi in uscita.

6.4 Non è consentito iniziare la manovra di entrata di una nave cisterna fino a quando non sia stata completata la manovra di uscita di un'altra unità.

6.5 Quando una nave cisterna è in manovra è fatto divieto di iniziare qualsiasi altra manovra di navi ormeggiate nell'area del Vallone di Muggia.

## **Articolo 7**

*(Modalità di entrata per le navi dirette agli ormeggi)*

7.1 I Comandanti delle unità dirette agli ormeggi nel porto di Trieste devono contattare con congruo anticipo a mezzo radio VHF (Canale 14) la locale Stazione dei Piloti comunicando l'ora di previsto arrivo in rada e richiedendo le direttive per l'atterraggio.

7.2 Le navi che non sono soggette all'obbligo di pilotaggio dovranno concordare con la predetta Stazione le modalità di movimento nel Canale NORD o SUD e nell'ambito portuale.

7.3 Le navi che sono soggette all'obbligo di pilotaggio dovranno essere autorizzate dalla Stazione Piloti all'accesso al Canale NORD o SUD ed imbarcare il pilota nei punti sopracitati.

### **Articolo 8**

*(Modalità di uscita delle navi dal porto)*

8.1 In analogia a quanto disposto per l'entrata, le navi in uscita dal porto che non sono soggette all'obbligo di pilotaggio dovranno concordare con la Stazione dei Piloti le modalità ed i tempi di movimento nell'ambito portuale e nel Canale NORD o SUD.

8.2 Le navi soggette all'obbligo di pilotaggio dovranno sbarcare il pilota nel Canale NORD o SUD oltre il meridiano 013° 43' E, proseguendo la navigazione nel Canale impegnato secondo la rotta suggerita dal Pilota almeno sino al meridiano 013° 40' E.

8.3 In nessun caso le navi in uscita potranno attraversare le zone di ancoraggio senza l'ausilio del Pilota a bordo.

### **Articolo 9**

*(Comunicazione delle navi in uscita)*

I Comandanti delle navi alla fine della manovra di uscita, dopo l'eventuale sbarco del pilota, devono comunicare a mezzo radio VHF (Canale 16) alla Centrale Operativa della Capitaneria di Porto il messaggio contenente i seguenti dati:

ALFA	tipo della nave
BRAVO	rotta
CHARLIE	velocità
DELTA	destinazione
ECHO	previsto arrivo
FOXTROT	numero dei passeggeri
GOLF	qualità e quantità del carico

Le navi passeggeri, relativamente alla lettera GOLF, devono specificare i seguenti dati:

GOLF 1	numero autovetture (comprensivo di campers, roulotte, scafi, ecc.)
GOLF 2	numero dei veicoli commerciali e rimorchi vuoti
GOLF 3	numero dei veicoli commerciali e rimorchi carichi

### **Articolo 10**

*(Modalità di accesso alle zone riservate all'ancoraggio delle navi)*

10.1 I Comandanti delle unità dirette alle zone di ancoraggio della rada devono contattare con congruo anticipo a mezzo radio VHF (Canale.14) la locale Stazione dei Piloti per comunicare l'ora di previsto arrivo in rada, richiedendo contestualmente l'assegnazione di un punto di fonda.

10.2 Il punto di fonda, una volta raggiunto, deve essere comunicato a mezzo radio VHF (canale 16) alla Centrale Operativa della Capitaneria di Porto riportando la sigla dell'ancoraggio impegnato.

## **Articolo 11**

*(Norme per la sosta delle navi nelle zone di ancoraggio)*

11.1 Le navi in sosta nella rada di Trieste devono dare fondo nel punto ad esse destinato.

11.2 I galleggianti e le unità non autopropulse che sostano all'ancoraggio in rada devono essere assistite continuativamente da un rimorchiatore di adeguata potenza che deve permanere nelle immediate adiacenze.

11.3 Durante la sosta nella rada, le navi devono mantenere un regolare turno di guardia, assicurando a bordo la presenza del Comandante della nave o, in assenza di questi, del 1° Ufficiale di coperta, nonché del personale necessario a consentire una rapida manovra dell'unità.

11.4 Le navi alla fonda devono effettuare ascolto continuo in VHF (canale 16 e 14) e devono informare la Centrale Operativa della Capitaneria di Porto di qualsiasi evento straordinario che possa pregiudicare la sicurezza della navigazione e/o costituire pericolo per l'ambiente marino.

11.5 Le navi cisterna, le navi che trasportano merci pericolose in genere e le navi che effettuano operazioni di bunkeraggio stando alla fonda, devono mostrare, in aggiunta ai segnali e fanali regolamentari, i seguenti segnali:

- Di giorno: bandiera rossa "B" del Codice Internazionale dei Segnali;
- Di notte: fanale a luce rossa visibile a giro d'orizzonte.

Quest'ultimo obbligo vale anche per le navi ormeggiate in banchina.

## **CAPITOLO SECONDO**

### **DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE E DELL'ORMEGGIO DEL NAVIGLIO MINORE NEL PORTO DI TRIESTE**

## **Articolo 12**

*(Definizione di naviglio minore)*

Per naviglio minore si intendono le unità impiegate per i servizi portuali, le unità da pesca e da diporto.

## **Articolo 13**

*(Norme per la navigazione nell'ambito della rada di Trieste)*

13.1 Il naviglio minore in navigazione nella rada di Trieste dovrà sempre lasciare libera la rotta alle navi in manovra nelle zone di ancoraggio o che impegnano i canali di entrata o di uscita dal porto e non ostacolare l'utilizzo delle zone di ancoraggio da parte delle navi.

13.2 Fermo restando il divieto sancito nel precedente art. 4.1 che vieta l'ancoraggio e la sosta nei Canali NORD e SUD a qualsiasi unità, nonché l'obbligo di lasciare libera la rotta alle navi in manovra, il naviglio minore potrà attraversare da Nord a Sud e viceversa i canali di entrata o di uscita dal porto unicamente seguendo la rotta più breve.

## **Articolo 14**

*(Norme per la navigazione del naviglio minore in ambito portuale)*

14.1 Il naviglio minore in navigazione nel porto di Trieste dovrà sempre lasciare libera la rotta alle navi in entrata ed in uscita e non ostacolarne la manovra.

14.2 Fermo restando l'obbligo di osservare le norme contenute nel Regolamento per Prevenire gli Abbordi in mare, il naviglio minore che naviga nell'ambito del porto di Trieste deve osservare le seguenti norme di comportamento:

14.2.1 le unità dirette al Bacino Sacchetta, Porto Doganale e Porto Franco Vecchio devono passare in vicinanza del Molo Fratelli Bandiera in entrata, mentre le unità in uscita dalla predetta zona devono tenersi a non meno di 300 metri di distanza dal predetto Molo;

14.2.2 le unità in transito tra le dighe L. Rizzo e gli approdi del Porto Franco Nuovo devono mantenersi vicino alle dighe quando dirette verso il Vallone di Muggia e vicino ai Moli quando dirette verso il Porto Doganale.

14.3 Le unità nel transitare nei bacini o nei pressi delle opere portuali, nonché incrociando piccole imbarcazioni devono ridurre al minimo la velocità, non superando comunque la velocità di 5 (cinque) nodi, e passare a distanza di sicurezza.

14.4 Alle unità da pesca e da diporto è vietato l'ancoraggio e la sosta nei varchi situati tra i tratti della diga L. RIZZO e nello specchio acqueo ubicato fra la diga foranea del Porto Franco Vecchio e le strutture del Porto Franco Vecchio.

### **Articolo 15**

*(Limiti alla navigazione nell'area del Vallone di Muggia)*

15.1 Alle imbarcazioni da diporto e da pesca è fatto assoluto DIVIETO di transitare a distanza inferiore a metri 200 (duecento) dai pontili dei terminali di movimentazione degli oli minerali siti

nel Vallone di Muggia (S.I.O.T. -SAN SABBA - ex AQUILA).

15.2 Alle unità minori è vietato l'ancoraggio e la sosta nella zona, anch'essa evidenziata nell'allegata planimetria, racchiusa fra le congiungenti i seguenti punti:

15.2.1 LIMITE OVEST

Congiungente la testata Sud del tratto meridionale della diga L. Rizzo con la Boa luminosa verde (No 4458.5 Elenco Fari e Fanali)

15.2.2 LIMITE NORD

Congiungente i seguenti punti:

- Fanale rosso ubicato sulla testata sud del tratto meridionale della diga L. Rizzo (No 4457 Elenco Fari e Fanali)
- Palo luce fissa verde testata pontile S.I.O.T. (No 4460.2 Elenco Fari e Fanali).

15.2.3 LIMITE SUD

Congiungente i seguenti punti:

- Boa luminosa verde (No 4458.5 Elenco Fari e Fanali)
- Fanale rosso porto di Muggia (No 4471 Elenco Fari e Fanali)
- Palo luce fissa verde pontile S. Sabba (No 4470.2 Elenco Fari e Fanali).

15.3 Fermo restando l'obbligo di lasciare libera la rotta alle navi e di non ostacolarne la manovra, la zona di mare individuata nel precedente art.15.2 potrà essere attraversata da Nord a Sud e viceversa seguendo la rotta più breve.

## **CAPITOLO TERZO**

### **DISPOSIZIONI PER L'ORMEGGIO NEL PORTO DI TRIESTE**

*(Modalità di ormeggio delle navi)*

16.1 L'ormeggio in andana (di punta) e l'affiancamento fra le navi in banchina deve essere espressamente autorizzato dalla Capitaneria di Porto.



16.2 L'ormeggio deve essere attuato con cavi di struttura idonea ed in numero adeguato a far fronte ad eventuali peggioramenti delle condizioni meteomarine.

16.3 Durante le operazioni di imbarco e sbarco i cavi d'ormeggio devono essere regolati in modo da non essere mai in bando.

#### **Articolo 17**

*(Presca di corpi morti o stesura di cavi alle boe d'ormeggio)*

La presa del corpo morto e la sistemazione di cavi alle boe d'ormeggio deve essere segnalata di giorno con il posizionamento di bandiere di colore rosso e di notte mediante illuminazione dei cavi stessi.

#### **Articolo 18**

*(Cambio del posto di ormeggio)*

Il cambio di posto d'ormeggio assegnato, anche nel caso di spostamento lungo la medesima banchina, deve essere preventivamente autorizzato dalla Capitaneria di Porto.

#### **Articolo 19**

*(Lavori di manutenzione a bordo della navi)*

Non sono consentiti, salvo espressa autorizzazione della Capitaneria di Porto, lavori di manutenzione a bordo delle navi ormeggiate nel porto di Trieste. Sono consentiti piccoli interventi che non limitano la funzionalità dell'apparato motore, l'efficienza dei servizi e delle sistemazioni di sicurezza della nave, ovvero che non comportano pericolo di inquinamento del mare.

#### **Articolo 20**

*(Momentaneo immobilizzo della nave)*

20.1 La nave all'ormeggio deve mantenere un grado di approntamento tale da permetterle in qualsiasi momento di prendere il mare o di effettuare eventuali spostamenti.

20.2 L'esecuzione di eventuali lavori che comportano un momentaneo immobilizzo della nave deve essere autorizzato dalla Capitaneria di Porto.

#### **Articolo 21**

*(Comunicazioni in caso di emergenza)*

21.1 Le navi presenti nel porto devono comunicare con immediatezza alla Centrale Operativa della Capitaneria di Porto ogni emergenza che dovesse verificarsi a bordo.

21.2 Il predetto obbligo è esteso anche al personale facente parte delle squadre ausiliarie dei servizi e degli operatori portuali e a chiunque altro venisse a conoscenza di una situazione di pericolo.

#### **Articolo 22**

*(Efficienza dell'impianto antincendio di bordo)*

22.1 L'impianto antincendio di bordo deve essere mantenuto in perfetta efficienza ed in pressione.

22.2 Il servizio antincendio di bordo deve essere pronto ad intervenire con immediatezza.  
22.3 Qualora sussistano urgenti ed improrogabili motivi tecnici per i quali l'impianto antincendio di bordo deve essere disattivato momentaneamente, il Comando deve richiederne la preventiva autorizzazione alla Capitaneria di Porto. Tale autorizzazione potrà essere concessa subordinatamente all' ottemperanza delle prescrizioni e condizioni di ordine tecnico che saranno impartite, di volta in volta, ivi incluso l'obbligo di assicurare il presidio antincendio con un rimorchiatore opportunamente attrezzato.

### **Articolo 23**

*(Ormeggi riservati ai Rimorchiatori portuali in servizio di guardia)*

Nel porto di Trieste il servizio di guardia dei rimorchiatori portuali è attuato con n° 4 (quattro) unità alle quali sono riservati gli ormeggi ubicati alla radice del pontile S.I.O.T. e presso il lato Nord del Molo m del Porto Franco Vecchio.  
Dalle ore 22.00 alle ore 06.00 i rimorchiatori portuali di guardia sono ridotti a 3 (tre) con un solo rimorchiatore presso l'ormeggio Nord del molo m del Porto Franco Vecchio.  
Il servizio presso i pontili Siot viene effettuato con rimorchiatori dotati di classifica FFQI. (articolo così modificato con Ordinanza n. 40/99 del 31 dicembre 1999)

### **Articolo 24**

*(Divieti d'ormeggio)*

A tutte le unità è fatto divieto di ormeggiare o di approdare:

24.1 Alle boe ed ai mezzi di segnalamento marittimo ed in prossimità dei cavi degli elettrodotti di alimentazione dei medesimi.

24.2 Alla testata del Molo V in prossimità del cavo dell'elettrodotto di alimentazione dei fanali delle dighe L. Rizzo.

24.3 Alle testate delle dighe L. RIZZO, fino ad una distanza di 30 (trenta) metri a partire dalle medesime.

24.4 Alla diga foranea del Porto Franco Vecchio è fatto divieto di sosta e di ormeggio nella zona antistante l'edificio ex stabilimento balneare " Alla Diga", meglio evidenziata nella planimetria in ALLEGATO 2.

Nel restante banchinamento situato a nord della suddetta zona è consentito l'ormeggio di disimpegno ai mezzi adibiti a servizi portuali e attività lavorative. Eventuali deroghe dovranno essere rilasciate di volta in volta dalla Capitaneria di Porto di Trieste.

### **Articolo 25**

*(Specifici divieti di approdo e di ormeggio per le unità da diporto e da pesca)*

Alle imbarcazioni da diporto e da pesca, salvo eventuale formale permesso rilasciato dalla Capitaneria di Porto, è fatto assoluto DIVIETO di approdare o ormeggiare:

- a tutte le opere del Porto di Trieste destinate alle operazioni di imbarco e sbarco delle merci;
- al tratto banchinato destinato alla sosta delle unità appartenenti alle Amministrazioni dello Stato ed a quelle destinate all'ormeggio delle unità adibite ai servizi portuali;
- alle banchine ed ai moli dell'Arsenale Triestino S. Marco ed agli altri ormeggi destinati alla riparazione ed allestimento delle navi.

## **CAPITOLO QUARTO**

## **COMUNICAZIONI ALLA CENTRALE OPERATIVA DELLA CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE**

### **Articolo 26**

*(Comunicazioni dei Piloti del porto)*

26.1 Il Pilota di turno all'atto dell'inizio del servizio deve comunicare i seguenti dati alla Centrale Operativa della Capitaneria di Porto:

1. NOME DELLA NAVE
2. ORA INIZIO MANOVRA DI ENTRATA/USCITA

Ultimato il servizio dovrà essere comunicata l'ora di fine manovra.

26.2 La Stazione dei Piloti dovrà comunicare altresì eventuali ritardi, di cui dovesse venire a conoscenza, nella partenza delle navi rispetto all'orario riportato nel "Bollettino giornaliero degli arrivi e delle partenze".

### **Articolo 27**

*(Comunicazioni della Società concessionaria del Servizio di Rimorchio)*

La società concessionaria del servizio di rimorchio navi deve assicurare che venga comunicato alla Centrale Operativa:

1. Ogni spostamento dei rimorchiatori di guardia dagli ormeggi situati alla m dice del pontile S.I.O.T.
2. La dislocazione fuori delle acque del porto e della m da dei rimorchiatori adibiti al servizio. Al riguardo ogni allontanamento dalle predette aree dovrà essere autorizzato dalla Capitaneria di Porto. In nessun caso potrà essere consentito che in porto siano presenti meno di 4 ( quattro) rimorchiatori.

### **Articolo 28**

*(Comunicazioni delle Società concessionarie del Servizio di Bunkeraggio)*

I comandanti delle unità impiegate per il bunkeraggio delle navi nella rada e nel porto di Trieste immediatamente prima di iniziare il servizio devono comunicare alla Centrale Operativa il seguente messaggio:

1. ORA DI INIZIO DEL VIAGGIO
2. ZONA DEL PORTO DI DESTINAZIONE
3. NOME DELLA NAVE DA RIFORNIRE
4. QUANTITATNO E TIPO DEL PRODOTTO OGGETTO DEL RIFORNIMENTO
5. MEZZI IMPIEGATI

Ultimato il servizio dovrà essere comunicata l'ora di fine bunkeraggio.

### **Articolo 29**

*(Comunicazioni della società addetta al servizio di pulizia degli specchi acquei)*

La società concessionaria del servizio di pulizia degli specchi acquei deve assicurare che venga giornalmente comunicato alla Centrale Operativa per ogni mezzo impiegato in tale attività quanto segue:

1. NOME DELL'UNITÀ
2. ZONA DI ATTIVITÀ
3. ORARIO DI INIZIO E DI FINE SERVIZIO.

#### **Articolo 30**

*(Comunicazioni delle società addette al servizio di trasporto passeggeri e merci da e per le navi in porto e nella rada)*

I comandanti delle unità impiegate per il servizio locale di trasporto passeggeri e merci prima di intraprendere il viaggio da e per le navi devono comunicare alla Centrale Operativa il seguente messaggio:

1. ORA DI INIZIO DEL VIAGGIO
2. NAVE O ZONA DEL PORTO DI DESTINAZIONE
3. NUMERO DEI PASSEGGERI TRASPORTATI
4. EVENTUALI MEZZI RIMORCHIATI.

#### **Articolo 31**

*(Comunicazione di evento straordinario)*

I Comandanti delle unità impiegate nei servizi portuali sono altresì tenuti a comunicare tempestivamente alla Centrale Operativa ogni evento straordinario che dovesse occorrere durante l'espletamento del servizio.

### **CAPITOLO QUINTO .DISPOSIZIONI FINALI**

#### **Articolo 32**

*(Abrogazione ed entrata in vigore)*

Le ordinanze n. 18/91 e 4/92 in premessa citate sono abrogate dalla data del 1 maggio 1995. A partire da tale data entra in vigore la presente ordinanza.

#### **Articolo 33**

*(Articolo punitivo)*

I contravventori alla presente ordinanza saranno perseguiti a meno che il fatto non costituisca un più grave reato, ai sensi dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione.

#### **Articolo 34**

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza.

Trieste, li 4 marzo 1995.