



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO – VASTO**

Via Penna Luce, n° 27 – Loc. Punta Penna – 66054 – VASTO (CH) – Tel. n° 0873/310340 – Fax. n° 0873/310322  
e-mail: ucvast@mit.gov.it – p.e.c.: cp-vast@pec.mit.gov.it / u.r.l.: www.guardiacostiera.gov.it/vasto

---

**ORDINANZA N°17/2018**

**Il sottoscritto Tenente di Vascello (CP), Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Vasto,**

- VISTA** la legge 13 maggio 1940, n. 690 “Organizzazione e funzionamento del servizio antincendio nei porti”;
- VISTO** il Codice della Navigazione approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327;
- VISTO** il Regolamento per l’esecuzione del Codice della Navigazione, approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;
- VISTA:** la Legge 05.06.1962, n° 616, “Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare”;
- VISTO:** Codice Marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose, così come adottato dall’IMO con Risoluzione A.81 (IV) del 27 settembre 1965 e successive modifiche ed integrazioni (IMDG CODE);
- VISTO:** la Convenzione Internazionale del 1973 per la prevenzione dell’inquinamento causato da navi e il relativo protocollo del 1978 (MARPOL 73/78), e successive modifiche ed integrazioni (MARPOL);
- VISTA:** la Convenzione Internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare ed il relativo protocollo del 1978 (SOLAS 74/78), e successive modifiche ed integrazioni (SOLAS);
- VISTA:** la Legge 04/04/1977 n° 135 “Disciplina della professione dei raccomandatari marittimi”;
- VISTO:** il Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG '72), reso esecutivo con legge 27 dicembre 1977, n. 1085, che, al comma b) della regola 1) pone riserva a favore delle disposizioni speciali relative alla navigazione nelle rade e nei porti;
- VISTA:** la Legge 31.12.1982, n° 979 “Disposizioni per la difesa del mare”;
- VISTO:** il D.P.R. 08.11.1991, n° 435 “Approvazione del regolamento di sicurezza per la navigazione e della vita umana in mare”;
- VISTO** il Decreto Ministeriale 22 luglio 1991 recante “Norme di sicurezza per il trasporto marittimo alla rinfusa di carichi solidi”;
- VISTA** la Direttiva CEE n. 93/75 in data 13 settembre 1993, concernente le condizioni minime necessarie per le navi dirette ai porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti;
- VISTA:** la legge 28 gennaio 1994 n.84 e successive modificazioni recante il riordino della legislazione in materia portuale;
- VISTA** la Circolare n. 310313/MP in data 19 gennaio 1996 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Dir. Gen. della Navigazione e del Traffico Marittimo: Schema di regolamento recante "Applicazione della Direttiva n. 93/75/CEE del 13 settembre 1993 relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità Europea o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti";

- VISTA** la Circolare n. 520104 in data 19 gennaio 1996 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Dir. Gen. della Navigazione e del Traffico Marittimo e dei Porti "Direttiva n. 93/75/CEE del Consiglio del 13 settembre 1993 - Servizio di Pilotaggio";
- VISTA:** il regolamento di Sicurezza e dei servizi Marittimi approvato con Ordinanza n° 07/99 in data 20 aprile 1999 e successive modifiche;
- VISTA:** la legge 271/99 relativa alla normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili, da pesca nazionali;
- VISTA:** la legge 272/99 "adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di movimentazione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1988 n.485;
- VISTO:** il Decreto datato 22 aprile 1999 recante "Attuazione delle direttive 98/55/CE/ e 98/74/CE della Commissione rispettivamente in data 17 luglio 1998 e IO ottobre 1998 che modificano la direttiva 93/75/CEE";
- VISTA:** la circolare n.16 prot. DEM/1823 della Direzione Generale per le infrastrutture della Navigazione Marittima ed interna del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in data 19 luglio 2002 recante disciplina dell'attività di bunkeraggio nei porti marittimi;
- VISTO:** il Regolamento n.725/2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e dell'impianti portuali;
- VISTO:** il D.lgs. 19 agosto 2005, n. 196 dal titolo "Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale" e successive modifiche;
- VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2005, n.134 recante "Regolamento recante disciplina per le navi mercantili dei requisiti per l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di merci pericolose";
- VISTA:** la direttiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 ottobre 2005 relativo al miglioramento della sicurezza dei porti e dei relativo Decreto legislativo di attuazione del 6 novembre 2007 n.203;
- VISTO:** Codice per il trasporto di carichi solidi alla rinfusa adottato dall'IMO con Risoluzione MSC.268(85) in data 04 dicembre 2008 così come emendata con Risoluzione MSC.318(89) in data 20 maggio 2011, e successive modifiche ed integrazioni (IMSBC CODE).
- VISTO:** il Testo unico sulla sicurezza dei lavoratori approvato con decreto legislativo 09 aprile 2008 n.81;
- VISTA:** la legge 01 febbraio 2010, n. 19 dal titolo "Adesione della Repubblica italiana alla Convenzione sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento da combustibile delle navi, con allegato, fatta a Londra il 23 marzo 2001, nonché norme di adeguamento dell'ordinamento interno";
- VISTO** il Decreto Dirigenziale 1340/2010 del 30.11.2010 recante "Aggiornamento delle Norme di sicurezza per il trasporto marittimo di carichi solidi alla rinfusa allegate al Decreto del Ministero della Marina Mercantile 22.07.1991, e delle Procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco dei carichi medesimi";
- VISTO:** il Regolamento di sicurezza per "le operazioni di imbarco, sbarco e trasporto marittimo di carichi solidi alla rinfusa ed in colli" approvato con Ordinanza n.02/2011 del 25 febbraio 2011;
- VISTO:** il D.lgs. 28 giugno 2012, n. 111 dal titolo "Attuazione della direttiva 2009/20/CE recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi."
- VISTA:** la direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 relativa la formalità dichiarazione delle navi in arrivo e partenza da parte degli Stati membri recepita con il decreto del 27 aprile 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- VISTO:** il Regolamento per la disciplina della sosta temporanea delle merci nei porti di Ortona e Vasto approvato con Ordinanza n.02/2014 del 27 febbraio 2014 di Compamare Ortona;

- VISTO:** il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.303/2014 datato 07 aprile 2014, relativo alle “procedure per il rilascio dell’autorizzazione all’imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (transshipment) delle merci pericolose”;
- VISTO:** il D.lgs. 03 aprile 2015 n.152 relativa alle “norme in materia ambientale” e successive modifiche;
- VISTA:** l’Ordinanza n.15/2014 datata 19 giugno 2014 emessa dall’Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto;
- VISTO:** il Regolamento per le procedure di lavori con fonti termiche a bordo di unità ormeggiate nel porto di Vasto–procedura normale approvato con Ordinanza n.07/2015 del 02 marzo 2015;
- VISTO:** il regolamento per le operazioni di rifornimento di combustibili liquidi ed olii lubrificanti nel porto di Vasto approvato con Ordinanza n.26/2015 del 28 maggio 2015;
- VISTA:** l’Ordinanza n.50/2015 in data 31 luglio 2015 relativa alla regolamentazione dei pescaggi e delle dimensioni massime consentite alle navi in entrata ed in uscita dal Porto di Vasto;
- VISTO:** il Regolamento per la navigazione, l’ormeggio e la sosta delle unità da pesca e del naviglio minore nel Porto di Vasto approvato con Ordinanza n.51/2015 del 31 luglio 2015;
- VISTA:** l’Ordinanza n.09/2016 in data 26 maggio 2016 relativa alla regolamentazione e attivazione dei servizi di interfaccia unica – National Single Window inerente l’esecuzione delle formalità di arrivo e partenza delle navi dal porto di Vasto;
- VISTI:** i Regolamenti dei Servizi Portuali, nella fattispecie: Regolamento di Pilotaggio, Regolamento di Rimorchio e Regolamento di Ormeggio in servizio presso il porto di Vasto;
- RITENUTO:** necessario effettuare una revisione completa del Regolamento di sicurezza e dei servizi, tenendo conto delle modifiche che si sono effettuate nel corso degli anni in linea con le normative in vigore;
- CONSIDERATA:** la necessità di disciplinare, in un unico dispositivo, gli accosti e di regolare lo svolgimento delle operazioni commerciali;
- RITENUTO:** altresì opportuno riordinare l’intera materia afferente i movimenti delle navi in porto, la sicurezza portuale e la prevenzione ambientale;
- VISTI:** gli artt. 17, 30, 62, 63, 68, 74, 75,136,179, 180, 181, 1174, 1195 del Codice della navigazione e 59, 62, 63, 64, 65, 66, 74 e 81 del relativo Regolamento di esecuzione;
- VISTI:** gli atti d’ufficio;

## **ORDINA**

### **Articolo 1**

È approvato e reso esecutivo l’allegato “Regolamento di Sicurezza del Porto di Vasto” – Edizione Maggio 2018”.

### **Articolo 2**

Il predetto Regolamento del Porto, così come modificato ed aggiornato, entra in vigore a decorrere dalla data di pubblicazione.

### **Articolo 3**

A far data dall’entrata in vigore della presente Ordinanza le sotto elencate Ordinanze sono abrogate:

- Ordinanza n° 05/1992 del 10 novembre 1992;

- Ordinanza n° 06/1993 del 18 febbraio 1993;
- Ordinanza n° 01/1999 del 29 gennaio 1999;
- Ordinanza n° 07/1999 del 20 aprile 1999;
- Ordinanza n° 15/2000 del 20 luglio 2000;
- Ordinanza n° 14/2004 del 30 giugno 2004;
- Ordinanza n° 06/2006 del 05 aprile 2006;
- Ordinanza n° 23/2008 del 02 luglio 2008;
- Ordinanza n° 06/2010 del 15 marzo 2010;
- Ordinanza n° 02/2011 del 25 febbraio 2011;
- Ordinanza n° 18/2011 del 08 giugno 2011;
- Ordinanza n° 21/2011 del 20 giugno 2011;
- Ordinanza n° 03/2012 del 07 febbraio 2012;
- Ordinanza n° 43/2013 del 08 novembre 2013;
- Ordinanza n° 15/2014 del 12 giugno 2014;
- Ordinanza n° 31/2014 del 25 luglio 2014;
- Ordinanza n° 07/2015 del 02 marzo 2015;
- Ordinanza n° 25/2015 del 27 maggio 2015;
- Ordinanza n° 26/2015 del 28 maggio 2015;
- Ordinanza n° 50/2015 del 31 luglio 2015;
- Ordinanza n° 51/2015 del 31 luglio 2015.

#### **Articolo 4**

I contravventori alla presente Ordinanza saranno puniti a norma di Legge.

#### **Articolo 5**

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata mediante affissione all'Albo dell'Ufficio – ex Art. 59 del Regolamento al Codice della Navigazione – e l'opportuna diffusione tramite gli organi di informazione.

Vasto, lì 06 Giugno 2018

**IL COMANDANTE  
T.V. (CP) Cosimo ROTOLO**



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO – GUARDIA COSTIERA  
VASTO



## REGOLAMENTO DI SICUREZZA DEL PORTO DI VASTO

Edizione Giugno 2018

# INDICE GENERALE

## **TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI**

## **TITOLO II - MOVIMENTO E STAZIONAMENTO DELLE UNITÀ NAVALI NELL'AREA DI ANCORAGGIO, NELLA RADA DI VASTO E ALL'INTERNO DEL PORTO**

CAPO I - DISPOSIZIONI CONCERNENTI L'AREA DI ANCORAGGIO DEL PORTO DI VASTO

CAPO II - NAVIGAZIONE, ORMEGGIO E SOSTA DELLE NAVI E DEI GALLEGGIANTI NEL PORTO DI VASTO

CAPO III - NAVIGAZIONE, ORMEGGIO E SOSTA DELLE UNITÀ DA PESCA E DEL NAVIGLIO MINORE NEL PORTO DI VASTO

CAPO IV - NAVIGAZIONE, ORMEGGIO E SOSTA DELLE UNITÀ DA DIPORTO NEL PORTO DI VASTO

CAPO V - SERVIZI PORTUALI

CAPO VI - DISCIPLINA DEGLI ORMEGGI RISERVATI AI MEZZI DEI SERVIZI TECNICO NAUTICI

## **TITOLO III - POLIZIA DELLE AREE PORTUALI**

CAPO I - DISPOSIZIONI GENERALI

CAPO II - DISCIPLINA DELLE OPERAZIONI DI ALAGGIO E VARO DELLE UNITÀ NAVALI

CAPO III - ATTIVITÀ SUBACQUEA NEL PORTO DI VASTO

## **TITOLO IV - BUNKERAGGIO**

CAPO I - DISPOSIZIONI GENERALI

CAPO II - BUNKERAGGIO ALLE NAVI A MEZZO AUTOBOTTE O DISTRIBUTORI MOBILI CONFORMI AL D.M. 19/03/1990

CAPO III - BUNKERAGGIO A MEZZO DISTRIBUTORI FISSI IN BANCHINA

CAPO IV – RIFORNIMENTO DI OLI LUBRIFICANTI

CAPO V – ESENZIONE E DISPOSIZIONI FINALI

## **TITOLO V - NORME PER L'ESECUZIONE DEI LAVORI CON E SENZA L'USO DI FONTI TERMICHE A BORDO DELLE UNITÀ NAVALI E A TERRA NEL PORTO DI VASTO**

CAPO I – DISPOSIZIONI GENERALI

CAPO II - DISPOSIZIONI PER LAVORI A BORDO CON LA NORMALE PROCEDURA

CAPO III - DISPOSIZIONI PER LAVORI A BORDO CON PROCEDURA  
SEMPLIFICATA

**TITOLO VI - DEPOSITI COSTIERI**

**TITOLO VII - REGOLAMENTAZIONE DEGLI ACCOSTI PORTUALI INTERESSATI DAL  
NAVIGLIO INTERNAZIONALE IN MATERIA DI "PORT SECURITY"**

**TITOLO VIII - OPERAZIONI DI IMBARCO, SBARCO E TRASPORTO MARITTIMO DI  
PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI PERICOLOSI ALLA RINFUSA**

CAPO I – GENERALITÀ

CAPO II - ANCORAGGIO E ORMEGGIO DELLE NAVI

CAPO III - NORME DI SICUREZZA PER LE NAVI

CAPO IV - NORME DI SICUREZZA PER LE OPERAZIONI DI CARICO E  
SCARICO

CAPO V – NORME PARTICOLARI PER LA CARICAZIONE/ DISCARICA E  
TRANSITO DELLE SOSTANZE LIQUIDE NOCIVE E DEI PRODOTTI  
CHIMICI PERICOLOSI

CAPO VI - DISPOSIZIONI PER LA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO

**TITOLO IX - OPERAZIONI DI IMBARCO, SBARCO E TRASPORTO MARITTIMO DI  
CARICHI SOLIDI ALLE RINFUSE ED IN COLLI**

CAPO I - IMBARCO, SBARCO E TRASPORTO DEI CARICHI SOLIDI ALLA  
RINFUSA

CAPO II - IMBARCO, SBARCO E TRASPORTO DI MERCE PERICOLOSA IN  
COLLI

# REGISTRAZIONI AGGIUNTE E VARIANTI

NUMERO DELLA VARIANTE	ARTICOLI/ALLEGATI INTERESSATI	NUMERO DEL PROVVEDIMENTO E DATA DI APPROVAZIONE



# TITOLO I

## DISPOSIZIONI GENERALI

### Articolo 1 Definizioni

Ai fini del presente Regolamento s'intendono:

- **Ministero:** si intende il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.
- **Autorità Marittima:** l'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.
- **Ambito portuale:** l'area inclusa entro i confini evidenziati nell'Articolo 2.
- **Aree destinate ad attività portuali:** tutti gli spazi compresi nell' "Ambito Portuale".
- **Lunghezza fuori tutto:** la lunghezza massima dell'unità, incluse le appendici dello scafo e del bulbo, senza riferimento ad un galleggiamento specifico.
- **Tonnellaggio di Stazza Lorda (GT):** la volumetria interna totale della nave, misurata in Tonnellate di Stazza, così come riportato nella Convenzione Internazionale "Tonnage 69" e riportata sul Certificato di Stazza Internazionale.
- **Peso Complessivo:** massa complessiva dell'unità, determinata dalla somma delle masse della nave in assetto di navigazione (comprensivo quindi di bunker, oli e acqua, tanto di servizio che di lavanda, provviste, ecc.) e la massa del carico trasportato. Il tutto espresso in tonnellate massa.
- **Nave da passeggeri:** qualsiasi unità adibita al trasporto di più di 12 (dodici) passeggeri.
- **Nave da carico:** qualsiasi unità che non trasporti, al massimo, 12 (dodici) passeggeri.
- **Nave Petroliera (OIL TANKER):** una nave costruita od adattata principalmente per il trasporto di "Oil", quale definito nell'Allegato I alla MARPOL 73/78, negli spazi per il carico e comprende ogni "combination carrier" (nave progettata per trasporto alla rinfusa sia di "Oil" sia di carichi solidi) e "chemical tanker" quando trasporta alla rinfusa un carico totale o parziale di "Oil".
- **Nave Chimichiera (CHEMICAL TANKER):** una nave da carico costruita od adattata ed impiegata per il trasporto alla rinfusa di qualsiasi prodotto liquido elencato nel Cap. 17 dell'IBC Code o nel Cap. VI del BCH Code; indica altresì una nave costruita o adattata principalmente per il trasporto di sostanze liquide nocive alla rinfusa elencate nell'Appendice II, all' Allegato II alla MARPOL e comprende le "Oil tanker" che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa.
- **Olio:** petrolio in ogni sua forma, incluso crude oil, fuel oil, sludge e prodotti derivati dalla raffinazione del petrolio (benzina, gasolio, ecc..ecc..).
- **IMO:** International Maritime Organization (Organizzazione Internazionale Marittima).
- **MSC (Maritime Safety Committee):** il Comitato per la sicurezza marittimo dell'IMO.
- **MEPC (Maritime Environment Protection Committee):** il Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO.
- **SOLAS:** la Convenzione Internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare ed il relativo protocollo del 1978 (SOLAS 74/78), e successive modifiche ed integrazioni.
- **MARPOL:** la Convenzione Internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e il relativo protocollo del 1978 (MARPOL 73/78), e successive modifiche ed integrazioni.
- **Acque Interne Marittime:** le zone di mare indicate nell'art. 2 primo comma del Codice della Navigazione.
- **Acque Territoriali Italiane:** le zone di mare indicate nell'art.2 secondo comma del Codice della Navigazione
- **Strumenti Pertinenti:** SOLAS 74/83, Protocollo 78, Allegato 1 e 11 alla MARPOL73/78

- **Check list di sicurezza terra/nave:** si intende la scheda, di cui all'annesso 8 del decreto dirigenziale, da allegare all'istanza da presentare a questa Autorità Marittima per ottenere l'autorizzazione alla carica/scarica, sottoscritta dal Comandante della nave e dal caricatore/scaricatore
- **Servizio Chimico di Porto:** si intende il servizio reso dai Consulenti Chimici di Porto, come da Dp. N° DEM3/91160 in data 10 dicembre 1999 del Min. Trasp. Navig. – Unità di Gestione Infrastrutture per la Navigazione e il Demanio Marittimo;
- **Ente Tecnico:** si intende il RINA, l'American Bureau of Shipping, Bureau Veritas o altro organismo tecnico marittimo riconosciuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- **Servizio antincendio:** si intende il servizio effettuato dai Vigili del Fuoco, o da altro personale abilitato e regolarmente autorizzato dall'Autorità Marittima (servizio integrativo antincendio), reso durante il tempo occorrente al compimento delle operazioni di carica/scarica o transito di merci che possono sviluppare gas o vapori infiammabili o dare luogo a miscele esplosive. Il servizio potrà essere disposto altresì, a scopo preventivo, per le merci che presentano particolari caratteristiche di nocività. Il servizio viene disposto da questa Autorità Marittima ove lo giudichi necessario sentito, se del caso, il parere del Chimico del Porto. Il servizio antincendio, se ritenuto necessario, dovrà essere integrato con dispositivi mobili antincendio a banchina;
- **Sorveglianza antincendio:** si intende la sorveglianza esercitata dal personale della nave con i dispositivi antincendio di dotazione della nave stessa, attivati e pronti all'impiego (manichette stese, linee sotto pressione, estintori portatili opportunamente posizionati) sotto diretta responsabilità dell'Ufficiale di coperta di guardia o di altro Ufficiale appositamente designato dal Comandante della nave;
- **Ormeggio in sicurezza:** si intende un ormeggio decentrato e corredato di installazione fissa antincendio, al quale l'Autorità Marittima destina la nave per operare qualora essa presenti un elevato livello di pericolosità in conseguenza della natura e della quantità delle merci trasportate e/o da movimentare. Se tale ormeggio, pur essendo decentrato, non è corredato di installazioni fisse antincendio, questa Autorità Marittima potrà disporre di un servizio integrativo antincendio con mezzi mobili in grado di intervenire tempestivamente in caso di emergenza;
- **Servizi Portuali:** Il Pilota del Porto, gli ormeggiatori appartenenti al gruppo unico ormeggiatori dei porti di Termoli e Vasto, il servizio di Rimorchio, i titolari e dipendenti delle Agenzie Marittime operanti nel porto di Vasto, i soggetti iscritti nel Registro Sommozzatori e Palombari in servizio locale, i Consulenti Chimici di porto, gli addetti alla messa in opera e rimozione delle panne galleggianti, titolari di concessione, gli addetti al ritiro dei rifiuti prodotti dalle navi, titolari di autorizzazione.
- **Ore diurne:** Periodo compreso tra il momento in cui il lembo inferiore del sole diventa visibile sopra l'orizzonte (alba) ed il momento in cui il lembo superiore del sole scompare sotto l'orizzonte (tramonto).
- **Ormeggio:** Insieme di azioni che hanno inizio nel momento in cui l'unità si trova al traverso delle ostruzioni e terminano quando tutti i cavi dell'unità vengono intestati sui punti di ormeggio, e la stessa venga giudicata "in sicurezza" dal Comando di bordo
- **Disormeggio:** Insieme di azioni che hanno inizio nel momento in cui tutti i cavi dell'unità risultano mollati e terminano quando l'unità si trova al traverso delle ostruzioni.
- **Cambio accosto:** Insieme di azioni che hanno inizio al momento in cui tutti i cavi dell'unità vengono mollati al momento in cui tutti i cavi dell'unità vengono nuovamente intestati sui punti di ormeggio del nuovo posto assegnato e la stessa venga giudicata "in sicurezza" dal Comando di bordo; tale manovra si qualifica come "cambio accosto" se avviene tra accosti del bacino portuale senza riguardo al fatto che ciò avvenga con o senza l'ausilio delle macchine di bordo, con o senza l'ausilio di rimorchiatori.
- **Navi e galleggianti:** le unità definite dall'articolo 136 del Codice della Navigazione.
- **Unità da pesca:** le unità destinate alla pesca professionale ovvero munite di licenza di pesca.

- **Unità da diporto:** le unità come definite dal D.Lgs. n. 171/2005 e successive modifiche.
- **Unità navale:** categoria generica che comprende le unità di cui ai punti precedenti, nonché tutte le altre unità appartenenti allo Stato.

## **Articolo 2**

### **Campo di Applicazione**

Il presente Regolamento intende regolamentare le funzioni di Polizia e di Sicurezza previste dal Codice della Navigazione e da altre Leggi speciali di competenza dell'Autorità Marittima.

Le norme del richiamato Regolamento sono integrative di quelle contenute nel Decreto Legislativo 27.07.1999, n° 271 e del Decreto Legislativo 27.07.1999, n° 272 e successive modificazioni/integrazioni ed il Decreto Legislativo del 09.04.2008, n° 81.

Le norme contenute nel presente Regolamento dovranno essere osservate da tutte le navi ed i galleggianti come definiti dall'art. 136 del Codice della Navigazione che, per qualsiasi scopo, navigano, sostano ed effettuano operazioni commerciali nelle seguenti aree:

**Porto di Vasto:** area demaniale marittima, comprensiva di relative infrastrutture portuali, costituita dallo specchio acqueo, racchiuso tra le dighe foranee, e dalle banchine/moli/aree ed altre attrezzature idonee e non all'attracco di navi o galleggianti, così come meglio individuato nello stralcio planimetrico allegato (**allegato 1**);

**Area di ancoraggio:** così come definita nel successivo Titolo II articolo 18;

**Rada di Vasto:** estensione di mare nelle immediate adiacenze delle strutture foranee del porto di Vasto avente raggio pari a 2 miglia nautiche con centro in corrispondenza del fanale di segnalamento verde nr. E.F. 3857.3 della diga di sopraflutto detta Molo di Ponente.

## **Articolo 3**

### **Denominazione delle banchine e destinazione funzionale**

Dalla data di approvazione del presente regolamento le banchine del Porto di Vasto sono denominate e destinate come di seguito indicato:

**Molo Martello (lunghezza 110 m):** dal segnalamento marittimo n° E.F. 3857.2 alla testata della banchina di levante. (Dalla bitta n° 50 alla bitta n° 43). adibito alla sosta di naviglio tecnico destinato a servizi speciali quale, ad esempio, le unità di appoggio alle piattaforme di estrazione di idrocarburi insistenti nelle acque del Circondario Marittimo di Vasto, nonché all'ormeggio del Rimorchiatore in servizio locale e Rimorchiatore per il servizio di pattugliamento ambientale. Inoltre, sono presenti n. 26 box da adibire a magazzini per le unità da pesca. Infine il Molo Martello è utilizzato anche all'ormeggio di unità asservite agli impianti di mitilcoltura.

**Banchina di levante (lunghezza 260 m):** prolungamento della sponda destra della banchina di Riva e si estende verso nord partendo dalla radice del molo martello fino alla testata della banchina di riva (dalla bitta n° 26 alla bitta n° 43). La banchina di levante è destinata dalla bitta n° 27 alla bitta n° 29 alle operazioni di bunkeraggio, così come meglio disciplinato al Titolo IV Capo III del presente Regolamento, all'ormeggio delle unità da pesca dalla bitta n° 43 alla bitta n° 29 e infine il tratto di banchina che va dalla bitta n°29 alla bitta n°33 può essere utilizzato per operazioni commerciali di unità mercantili. Alla radice del molo di Levante è installato un impianto destinato al rifornimento di carburante SIF, per le esigenze delle unità da pesca. Può essere utilizzato anche per l'ormeggio delle unità da pesca denominate "VONGOLARE", occasionalmente presenti nel Porto di Vasto e per lo sbarco del prodotto ittico pescato dalle stesse unità, così come disposto dalle Ordinanze che vengono emesse dalla Capitaneria di Porto di Ortona per quanto attiene la disciplina della pesca dei molluschi bivalvi nel relativo Compartimento Marittimo. Inoltre in condizioni meteomarine favorevoli e con possibilità di tratti di banchina liberi può essere concesso qualora ci fosse la necessità di ormeggio di unità non facenti porto base a Vasto con la garanzia di un adeguato servizio di guardiania di cui al successivo articolo 15 del presente Regolamento.

**Banchina di riva (lunghezza 350 m):** la base da cui si diramano sia il molo di Levante che la banchina di Ponente. (dalla bitta n° 26 alla bitta n° 12). La banchina di riva è

considerata una banchina polifunzionale, è destinata all'ormeggio di unità mercantili e da passeggeri, per l'espletamento delle operazioni e dei servizi portuali.

**Banchina di Ponente (lunghezza 210 m):** dalla testata della banchina di riva alla zona riservata all'ormeggio delle unità adibite a servizi tecnico-nautici (Dalla bitta n° 12 alla bitta n° 1). La banchina di ponente è destinata di massima all'ormeggio delle navi che trasportano merci pericolose liquide e che utilizzano l'impianti di oleodotti esistenti

**Banchina e area commerciale:** la banchina commerciale comprende le banchine di Riva e Ponente ivi compresi i piazzali retrostanti adibiti a deposito temporaneo delle merci da movimentare. Tale area commerciale è soggetta alle normative in vigore in materia di security portuale ed è recintata con new-jersey e orso-gril. L'accesso in tale area è consentito tramite due varchi vigilati dalla security portuale.

**Darsena turistica – Molo mandracchio (lunghezza 210 m):** tutte le banchine e le darsene comprese dalla radice della banchina di ponente alla zona riservata all'ormeggio di unità in dotazione all'Autorità Marittima di Vasto; attualmente è in concessione al Circolo Nautico di Vasto dove vi sono all'incirca ormeggiate 100 unità da diporto;

**Scalo di alaggio:** utilizzato per le operazioni di alaggio/varo delle unità di piccolo tonnellaggio disciplinato dal Titolo III Capo II articolo 70.

**Diga foranea:** opera marittima non banchinata destinata esclusivamente a difesa e protezione del bacino portuale, sulla quale insistono n.5 trabocchi con annesse attrezzature da pesca. Al termine dell'ultimo trabocco insiste una delimitazione con una recinzione e un cancello di accesso esclusivamente per il solo personale autorizzato. L'area si estende sino al segnalamento marittimo n° E.F. 3857.3.

#### **Articolo 4**

##### **Sinistri, danni ed eventi di rilievo alle unità navali**

La nave che arreca danni alle opere e/o alle attrezzature esistenti nell'ambito portuale e in rada o ad altre navi, ovvero riporti avarie che la costringano a fermarsi, deve darne immediato avviso alla Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, via radio VHF/FM canale 16 (156.800 Mhz) o attraverso altro sistema di comunicazione idoneo, rimanendo in costante contatto e a disposizione per i provvedimenti e gli accertamenti ritenuti opportuni.

Dovrà, altresì, essere data comunicazione alla Sala Operativa della medesima Autorità Marittima, di ogni emergenza che dovesse verificarsi a bordo che possa compromettere e/o pregiudicare la sicurezza della nave, della navigazione, della vita umana in mare o costituire pericolo per l'ambiente marino.

Detto obbligo è esteso anche a chiunque altro venisse a conoscenza di una situazione di pericolo.

#### **Articolo 5**

##### **Tutela delle infrastrutture e degli arredi portuali**

Tutte le unità debbono essere dotate delle dotazioni di sicurezza previste dai relativi regolamenti.

Ogni unità deve ormeggiarsi al posto di destinazione in modo da non ostacolare o rendere difficoltoso l'ormeggio e la manovra delle altre.

In fase di ormeggio/disormeggio nonché in presenza di condizioni meteomarine avverse i comandanti, o suo idoneo sostituto nel caso di unità all'ormeggio, sono tenuti ad adottare ogni azione necessaria ed indispensabile per la sicurezza della navigazione, la salvaguardia della vita umana in mare, la tutela dell'ambiente marino.

Nel caso di danni provocati ad opere portuali l'Autorità Marittima non autorizzerà la partenza all'unità coinvolta fino a quando il danno cagionato non verrà ripristinato ovvero non sarà effettuato un deposito cauzionale a favore dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto dell'importo, quantificato dal Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Lazio – Abruzzo e Sardegna, a garanzia del pagamento delle spese per le riparazioni, in aderenza all'art. 75 del Codice della Navigazione.

## **Articolo 6**

### **Servizio Antincendio**

Il servizio antincendio è svolto dal Distaccamento dei Vigili del Fuoco di Vasto (telefono 115).

Per il particolare servizio di prevenzione degli incendi il personale dei Vigili del Fuoco può essere integrato e sostituito con personale appositamente autorizzato.

Per integrare l'opera dei Vigili del Fuoco, l'Autorità Marittima, di concerto con il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, può costituire squadre ausiliare antincendio, formato da personale volontario appartenente alla gente di mare o alle imprese portuali.

Nel Porto di Vasto è vietato l'uso di fonti termiche a bordo delle navi ormeggiate, salva preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima da rilasciarsi secondo le norme contenute nel Titolo V del presente Regolamento.

In caso di incendio il Comandante dell'unità, o il personale presente a bordo, dovrà avvisare immediatamente la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, mettendo in atto ogni possibile intervento utile a limitare o domare l'incendio attenendosi a quanto previsto dalla Monografia Antincendio in vigore.

Entro l'ambito portuale, sulle banchine, sui moli, sui piazzali e su tutte le unità ormeggiate nel porto di Vasto è vietato accendere qualsivoglia fuoco, utilizzare fiamme libere ovvero attivare qualsiasi altra fonte di ignizione senza l'autorizzazione dell'Autorità Marittima.

## **Articolo 7**

### **Sicurezza antincendio a bordo**

I comandanti delle navi, sia nazionali che estere, presenti in porto hanno l'obbligo di:

- a) mantenere in efficienza ed in stato di rapido funzionamento gli impianti ed servizi di bordo per la segnalazione degli incendi, assicurando un servizio permanente di vigilanza a mezzo del personale appositamente autorizzato. Manifestandosi un principio d'incendio a bordo o situazioni di emergenza in genere, dovranno avvisare la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto nel modo più sollecito (VHF – CH 16 - Telefono 0873/310340, ecc.).
- b) astenersi dal compiere a bordo lavori di qualunque genere che comportino l'immobilizzazione alcune degli anzidetti lavori, i comandanti delle navi dovranno essere preventivamente autorizzati dalla Sezione Tecnica dell'Ufficio Circondariale Marittimo;
- c) consentire, quando ne siano richiesti dal Comando del Porto, che sulle navi abbiano luogo esercitazioni antincendio con Vigili del Fuoco e delle squadre ausiliarie antincendio.

L'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto ha facoltà di disporre, ai fini di cui sopra, ed in qualsiasi momento, accertamenti a bordo di qualsiasi nave presente in porto.

## **Articolo 8**

### **Attrezzature antincendio**

I concessionari di area operativa, di officine, di magazzini, di depositi, ecc. situati nel porto, debbono mettere in opera e mantenere in efficienza le attrezzature antincendio, osservare e far osservare le norme di prevenzione incendi prescritte dalle Autorità competenti e attenersi a quanto stabilito dalla Monografia Antincendio in vigore.

I concessionari le cui attività sono incluse nel D.P.R. 151/2011 devono essere muniti del Certificato di Prevenzione Incendi rilasciato dal Comando dei Vigili del Fuoco di Chieti.

## **Articolo 9**

### **Servizio Integrativo Antincendio**

L'espletamento del servizio integrativo antincendio nel Porto di Vasto e nella zona complementare limitrofa è svolto da personale appartenente a Società, Organizzazioni e Associazioni pubbliche o private autorizzate ai sensi dell'art. 20 della Legge 27 dicembre 1973, n. 850, accertata la sussistenza di adeguati requisiti di idoneità soggettiva e di capacità tecnica, su conforme parere del comandante provinciale dei vigili del fuoco, ferme restando le responsabilità demandate dalle disposizioni vigenti al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, ai

Comandanti delle navi nonché agli stabilimenti ubicati nell'ambito portuale e relative adiacenze.

Tutte le Società, Organizzazioni e Associazioni pubbliche o private e il relativo personale autorizzati al servizio integrativo antincendio dovranno richiedere, inoltre, di essere iscritte nei registri di cui all'articolo 68 del Codice della Navigazione tenuti dalla Capitaneria di Porto di Ortona.

Il servizio integrativo antincendio è obbligatorio in tutti quei casi previsti da Regolamenti e/o Ordinanze emanate dall'Autorità Marittima o ritenuti di volta in volta opportuni ad insindacabile giudizio del Comandante del Porto di Vasto.

Le tariffe applicabili al servizio integrativo antincendio nel Porto di Vasto e nella zona complementare limitrofa sono liberalizzate.

## **Articolo 10**

### **Assegnazione del personale**

Per consentire la migliore organizzazione del servizio, le richieste e l'assegnazione del personale di sorveglianza dovrà avvenire, nel limite del possibile, con sufficiente anticipo sull'orario di inizio delle operazioni sia commerciali che di riparazione.

In ogni caso, laddove è prescritta la presenza del personale del servizio integrativo antincendio le operazioni non potranno iniziare sino a quando il personale comandato alla vigilanza non sarà sul posto.

Eventuali inadempienze saranno segnalate all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto per i provvedimenti del caso e per l'applicazione dell'art. 1255 del Codice della Navigazione.

## **Articolo 11**

### **Navigazione delle unità navali all'interno del Porto di Vasto**

Ogni unità navale in transito, in entrata o in uscita dal bacino portuale deve procedere alla minima velocità di governo, tenendo i propulsori al più basso regime compatibile al buon governo, tale da non causare onde di riflesso che possano cagionare danni alle altre unità presenti in porto.

La navigazione nell'ambito portuale è consentita alle sole unità navali dirette a punti di ormeggio previsti all'interno del porto di Vasto e nella scrupolosa osservanza delle disposizioni del presente Regolamento.

È vietato a qualunque unità navale, ancorarsi e/o sostare entro un raggio di 0,5 miglia dall'imboccatura del porto di Vasto.

## **Articolo 12**

### **Divieti nel canale di accesso e nel bacino portuale**

All'interno del canale di accesso e di uscita e nel porto di Vasto, sono vietate:

- a) è vietata l'attività della pesca professionale e la pesca sportiva, collocare reti o comunque pescare sulla rotta che devono percorrere le navi nell'entrare e nell'uscire dal porto;
- b) sono vietate le attività nautiche connesse al diporto;
- c) è vietato effettuare la balneazione in tutti gli specchi acquei portuali;
- d) è vietato esercitare la pesca subacquea e l'esercizio della pesca sportiva;
- e) è vietato navigare all'interno del bacino portuale e nel canale di accesso con l'utilizzo delle vele. Le unità navali che dovessero necessariamente navigare solo con l'ausilio della vela in bacino portuale e/o in canale di accesso dovranno preventivamente contattare la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto – canale 16 VHF/FM (156,800 Mhz) tramite linea telefonica al numero di telefono 0873/310340 – che autorizzerà l'attraversamento solo quando gli specchi acquei sono completamente sgomberi;
- f) è vietata ogni altra attività connessa direttamente o di riflesso con l'uso del mare.

## **Articolo 13**

### **Ascolto radio VHF**

Tutte le unità navali munite di apparato radio VHF devono fare ascolto sul canale 16 VHF/FM (156,800 Mhz) durante l'attraversamento degli specchi acquei portuali.

Si precisa che la ricezione e l'effettuazione delle comunicazioni via apparato VHF svolta nell'arco delle 24h, si effettuano servendosi dei seguenti canali:

- CH 16 – canale d'emergenza, sul quale deve essere effettuato l'ascolto in modo assolutamente attento e continuo;
- CH 12 – canale di lavoro, sul quale devono essere smistate le comunicazioni di servizio da effettuare con i pescherecci, le navi, le unità da diporto, ecc., immediatamente dopo aver ricevuto o effettuato l'eventuale chiamata preliminare sul CH 16; con i servizi portuali, sul quale devono essere effettuate le comunicazioni radio con le unità che effettuano servizi portuali, quali pilota, rimorchiatore, ormeggiatori, ecc..

#### **Articolo 14** **Servizio di guardiania**

Nel porto di Vasto il servizio guardiania è obbligatorio a bordo delle unità navali, compresi i galleggianti, in disarmo. Per detto servizio il proprietario, l'armatore, il raccomandatario marittimo o il custode giudiziale dell'unità navale, possono avvalersi del seguente personale:

- a) marittimi già facenti parte dell'equipaggio della stessa unità navale nel numero e qualifiche stabilite dall'Autorità Marittima;
- b) ditte/Società iscritte nei registri tenuti dalla Capitaneria di Porto di Ortona ai sensi dell'articolo 68 del Codice della Navigazione ed autorizzate a svolgere il servizio di guardiania.

I marittimi incaricati del servizio di guardiania devono:

- a) assicurare la pronta reperibilità, depositando presso l'Autorità Marittima le proprie generalità e i recapiti telefonici;
- b) attenersi alle vigenti regolamentazioni in materia di ormeggi e sosta delle unità navali nel porto di Vasto, di sicurezza della navigazione e portuale e ad ogni disposizione impartita dall'Autorità Marittima;
- c) riferire tempestivamente all'Autorità Marittima qualsiasi fatto di rilievo che dovesse accadere a bordo, in particolare le situazioni che possano compromettere la sicurezza delle unità navali, o generare pericoli d'incendio e inquinamento.

L'autorità Marittima in relazione al tipo di unità navale e di posto di ormeggio occupato potrà stabilire di volta in volta il numero minimo del personale preposto al servizio di guardiania.

#### **Articolo 15** **Deroghe**

I posti di ormeggio assegnati alle varie unità secondo quanto stabilito dalle norme del presente Regolamento possono essere, a giudizio dell'Autorità Marittima, in qualsiasi momento, soggetti a variazioni secondo le esigenze del traffico portuale. In caso di necessità l'Autorità può ordinare, anche verbalmente, il cambio di ormeggio ad altre banchine portuali. Ove l'ordine impartito non fosse eseguito entro il termine assegnato, si provvederà d'ufficio, a spese dell'interessato, ferma restando l'applicazione delle sanzioni previste dalla vigente normativa.

#### **Articolo 16** **Rinvio a disposizioni particolari**

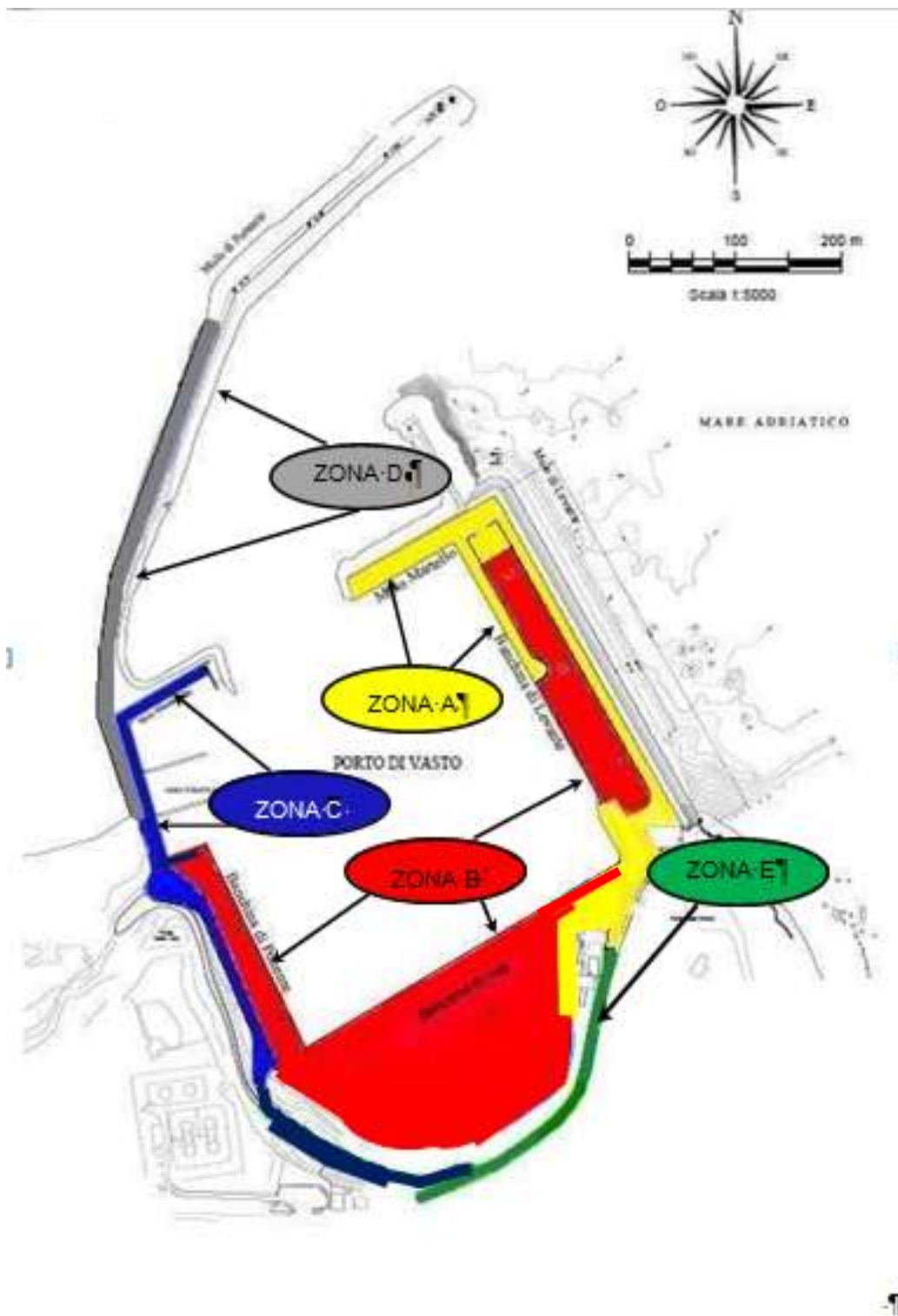
Le disposizioni contenute nel presente Regolamento sono integrate con quelle contenute nelle Ordinanze relative a:

- a) Circolazione nell'ambito portuale;
- b) Regolamento per l'organizzazione della gestione dei rifiuti nel porto di Vasto;
- c) Disciplina servizio idrico del porto di Vasto;
- d) Regolamento per il servizio di ormeggio nel porto e nella rada di Termoli e Vasto;
- e) Regolamento per il servizio di pilotaggio nel porto di Vasto;
- f) Regolamento sul servizio di rimorchio delle navi per le rade ed i porti di Pescara, Ortona e Vasto;
- g) Disciplina isola ecologica nel porto di Vasto;

- h) Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali nel porto di Vasto;
- i) Disciplina attività di compensatori di bussola all'interno del porto di Vasto;
- j) Disciplina attività ex art.68 C.N.;
- k) Disciplina della pesca sportiva in ambito portuale;
- l) Regolamento per l'attivazione dei servizi di interfaccia unica – National Single Window inerente l'esecuzione delle formalità di arrivo e partenza delle navi dal porto di Vasto.



# ALLEGATO 1- PLANIMETRIA AREE PORTUALI



**TITOLO II**  
**MOVIMENTO E STAZIONAMENTO DELLE UNITÀ NAVALI**  
**NELL'AREA DI ANCORAGGIO, NELLA RADA DI VASTO E**  
**ALL'INTERNO DEL PORTO**  
**CAPO I**  
**DISPOSIZIONI CONCERNENTI L'AREA DI ANCORAGGIO DEL PORTO DI**  
**VASTO**

**Articolo 17**  
**Area di ancoraggio**

Nella zona di mare antistante il Porto di Vasto sono individuate le seguenti aree di ancoraggio (coordinate tracciate sulla carta nautica n°922 I.I.M.M. - DATUM ROMA 1940):

**ZONA A**

Riservata all'ancoraggio delle navi da carico che NON trasportano merci pericolose.  
Zona di mare compresa nel raggio di 0.5 miglia dal punto di coordinate:

**LAT. 42°10'00"N - LONG.14°46'00"E.**

**ZONA B**

Riservata all'ancoraggio delle navi cisterna o navi da carico che trasportano merce pericolosa.

Zona di mare compresa nel raggio 0,5 miglia dal punto di coordinate:

**LAT. 42°12'00"N - LONG. 14°42'30"E.**

**Articolo 18**  
**Accesso all'area di ancoraggio del Porto di Vasto**

Le navi che intendono ancorare nell'area di ancoraggio del porto di Vasto devono ottenere l'autorizzazione da parte dell'Autorità Marittima, a mezzo VHF/FM canale 16 (156,800 Mhz), e rispettare le disposizioni contenute nel presente capo.

Le navi in attesa di ormeggiare all'interno del porto di Vasto, hanno l'obbligo di ancorarsi all'interno della zona di ancoraggio del porto di Vasto così come definita dal precedente articolo 18.

Per le citate unità, all'atto dell'arrivo nell'area di ancoraggio, è obbligatorio comunicare su canale 16 VHF/FM (156,800 Mhz) i seguenti dati:

- a) nome della nave e nominativo internazionale;
- b) ora di ancoraggio e tempo previsto per l'ingresso in porto;
- c) posizione del punto di fonda;
- d) anomalie e/o deficienze che possano pregiudicare la sicurezza della nave e della navigazione, la salvaguardia della vita umana in mare nonché dell'ambiente marino.

Le navi che intendano utilizzare, quale punto di sosta temporanea, l'area di ancoraggio del Porto di Vasto, senza prevedere alcun accosto nel medesimo porto, sono tenute a comunicare a mezzo VHF, con chiamata sul canale 16 VHF/FM (156,800 Mhz), alla Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, con almeno 30 minuti di anticipo, i seguenti dati:

- a) nome della nave e nominativo internazionale;
- b) bandiera, numero e porto d'iscrizione;

- c) porto di provenienza e porto di destinazione;
- d) tipo e quantità del carico a bordo (se vuota dovrà essere comunicato l'ultimo carico trasportato);
- e) ora di ancoraggio e tempo previsto di sosta;
- f) posizione del punto di fonda;
- g) numero delle persone a bordo, suddivise per equipaggio e passeggeri;
- h) motivo dell'ancoraggio;
- i) eventuali anomalie e/o deficienze che possano pregiudicare la sicurezza della nave e della navigazione, la salvaguardia della vita umana in mare nonché dell'ambiente marino.

Non appena terminata la manovra di ancoraggio, gli stessi comandanti dovranno comunicare alla Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto l'orario di fonda e la relativa posizione in mare.

Le navi che intendono lasciare l'area di ancoraggio dovranno comunicare all'Autorità Marittima le seguenti notizie:

- a) nome della nave e nominativo internazionale;
- b) ora di partenza;
- c) porto di destinazione ed E.T.A. (tempo stimato di arrivo).

### **Articolo 19**

#### **Disposizioni relative alla sosta nell'area di ancoraggio del Porto di Vasto**

Le navi alla fonda devono garantire la scrupolosa osservanza delle seguenti prescrizioni:

- a) mantenere per tutto il periodo l'assetto di navigazione;
- b) mantenere un efficace servizio di guardia da rafforzare in caso di avverse condizioni meteo;
- c) mantenere in perfetta efficienza tutti i servizi di bordo;
- d) mostrare fanali e segnali prescritti dalla Colreg '72, integrati nel caso di navi cisterna o che trasportino merci pericolose, dalla bandiera rossa "Bravo" del C.I.S. e da un fanale a luce rossa visibile per 360°;
- e) emettere, in caso di limitata visibilità e nebbia, i segnali acustici previsti dalla Colreg '72;
- f) mantenere l'ascolto continuo sul canale 16 VHF/FM (156,800 Mhz);
- g) verificare le coordinate del punto di fonda ogni ora e comunicare all'Autorità Marittima ogni eventuale variazione;
- h) tutte le navi che sono alla fonda devono attuare le disposizioni vigenti in materia di tutela ambientale;
- i) devono necessariamente informare l'Autorità Marittima di qualsiasi evento che possa compromettere la sicurezza della nave della navigazione la vita in mare o costituire potenziali pericoli per l'ambiente;
- l) i galleggianti e le unità non autopropulse devono essere assistiti continuamente da uno o più rimorchiatori di adeguata potenza che devono permanere nelle immediate vicinanze. Pari obbligo è imposto a tutte le navi qualora abbiano, per qualsiasi motivo, l'organo propulsore e/o mezzo di governo inutilizzabile o inefficiente.

È facoltà dell'Autorità Marittima, qualora ritenuto necessario ed opportuno e per motivi di sicurezza, disporre l'invio di rimorchiatori in assistenza di navi e galleggianti alla fonda.

Non sono consentiti, salvo espresso nulla osta dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, lavori di manutenzione a bordo delle navi in sosta nell'area di ancoraggio.

Potranno essere consentiti, in caso di urgenza e necessità, solo piccoli interventi tali da non limitare la funzionalità dell'apparato motore, l'efficienza dei servizi e delle sistemazioni di sicurezza delle navi o da non comportare rischi di inquinamento.

## **Articolo 20**

### **Divieti nell'area di ancoraggio del Porto di Vasto**

È fatto divieto di ancoraggio alle navi che trasportano merci pericolose a meno che non abbiano previsione di effettuare operazioni commerciali nel porto di Vasto.

Nell'area di ancoraggio del porto di Vasto, durante la sosta e la manovra delle navi, è vietato:

- a) il transito delle unità da diporto e delle unità da pesca;
- b) l'esercizio della pesca e qualsiasi attività inerente l'uso del mare non riconducibile alle manovre di ancoraggio;
- c) avvicinarsi a meno di 0,3 miglia alle navi in manovra o alla fonda.

È fatto assoluto divieto di dare fondo all'ancora in zone diverse da quelle indicate nel presente Regolamento, fatte salve eventuali autorizzazioni da parte dell'Autorità Marittima.

Sono esclusi dai divieti di cui al presente articolo le unità militari e delle forze di polizia, i mezzi dei servizi tecnico-nautici nonché quelli destinati a particolari attività espressamente autorizzate dall'Autorità Marittima.

## **CAPO II**

### **NAVIGAZIONE, ORMEGGIO E SOSTA DELLE NAVI E DEI GALLEGGIANTI NEL PORTO DI VASTO**

#### **Articolo 21**

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

I Comandanti delle navi dirette all'ormeggio nel Porto di Vasto che sono soggette all'obbligo del pilotaggio, prima di iniziare la manovra di ingresso nel porto devono contattare con congruo anticipo a mezzo radio VHF – CH 12 – il Pratico Locale.

Le navi di cui al precedente comma imbarcheranno il Pratico locale nel punto d'imbarco:

**PUNTO DI IMBARCO PILOTA** (vedasi **allegato 2** stralcio Carta Nautica n. 33 I.I.M.M.):  
Rilevamento Vero 045° dal Faro di Punta Penna, distanza 1 miglio dall'imboccatura del porto.

Le navi che non sono soggette all'obbligo del pilotaggio, contatteranno a 2 miglia di distanza dall'imboccatura del porto la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto per le eventuali istruzioni.

#### **Articolo 22**

##### **Obblighi e Divieti generali direttamente connessi con le operazioni di ormeggio, disormeggio e cambio accosto delle navi**

#### **1. DIVIETI**

- a) Sono vietate le manovre di ormeggio, disormeggio e cambio accosto durante le ore notturne (durante cioè le ore che non vengono definite "ore diurne") per le navi di lunghezza superiore a 130 (centotrenta) metri. Al fine di dirimere ogni dubbio tutte le azioni inerenti le operazioni di ormeggio, disormeggio e cambio accosto, devono iniziare e/o terminare durante l'arco del giorno definito "ore diurne". Le sopra indicate dimensioni sono suscettibili di riduzione in presenza di condizioni meteomarine sfavorevoli anche in base alle caratteristiche di evoluzione e di costruzione della nave.
- b) È vietato impegnare il canale di accesso con due o più unità contemporaneamente, tanto in uscita che in entrata.
- c) È vietato l'ancoraggio:
  - nello specchio acqueo del porto, a qualsiasi unità;
  - nel canale di accesso, a qualsiasi unità;
- d) È vietato l'uso delle ancore per le manovre di ormeggio, disormeggio, cambio accosto e durante tutta la loro sosta in banchina:
  - sempre per le navi petroliere, salvo causa di forza maggiore;
  - sempre per le altre tipologie di navi, salvo nel caso in cui l'utilizzo della stessa risulti necessario ad una più sicura manovra di ormeggio, disormeggio o cambio accosto, ad esclusivo giudizio del Pilota impegnato in tali operazioni;
- e) è vietato transitare e stazionare in modo da intralciare le manovre delle altre unità e/o impedirne l'operatività commerciale;
- f) è vietato alle unità di accostarsi alle navi in movimento o con eliche in moto, salvo a quelle addette ai servizi portuali.

#### **2. OBBLIGHI**

- a) È fatto obbligo ai Comandanti di unità, tanto nazionali che estere, di eseguire prontamente gli ordini dell'Autorità Marittima, senza addebito alcuno alla stessa; ivi compresi:
  - rinforzo ormeggi;
  - taglio degli ormeggi;

- ormeggio, disormeggio, spostamento e qualsiasi altra manovra portuale;
  - utilizzo delle unità per operazioni di soccorso;
  - ogni altro ordine impartito.
- b) È fatto obbligo alle unità che impegnino tanto il canale di accesso che il bacino portuale, di procedere alla velocità minima di sicurezza, compatibile con la tipologia della nave, la capacità evolutiva, le dimensioni, l'effetto squadrato (sovraimmersione dell'unità determinata dalla velocità e dal battente di acqua sottochiglia) e le condizioni meteorologiche in essere, sempre procedendo però in maniera da non creare onde di risacca che possano danneggiare altre unità.
- c) È fatto obbligo alle unità di utilizzare per le manovre di ormeggio, disormeggio e tonneggio, i soli punti preposti quali bitte, anelli, ganci e quant'altro specificatamente installato e collaudato per questi scopi.
- d) È fatto obbligo, limitatamente alle unità ormeggiate alla banchina di Ponente, per quanto compatibile con la struttura della nave, di affiancarsi in modo da rivolgere la prua verso l'imboccatura, al fine di velocizzare le eventuali operazioni di uscita di emergenza.
- e) È fatto obbligo a tutte le unità in ingresso di dare precedenza alle unità in uscita, salvo se si tratti dei traghetti passeggeri impegnati in viaggi di linea i quali mantengono sempre diritto di precedenza. Nello specifico, il diritto di precedenza parte dai seguenti momenti:
1. **in uscita:** al momento in cui tutti i cavi di ormeggio dell'unità risultano mollati;
  2. **in entrata:** al momento in cui l'unità si trovi al traverso delle ostruzioni.
- f) È fatto obbligo, durante le manovre di ormeggio, disormeggio e manovra di cambio accosto, di tenere sgombera la banchina interessata da materiali, gru e mezzi meccanici in genere. Nello specifico, tutti i mezzi utilizzati per l'espletamento delle operazioni e dei servizi portuali, devono essere allontanati o qualora fissi, tenuti con il braccio in posizione verticale.

### **Articolo 23**

#### **Pescaggi massimi e dimensioni delle navi**

È preclusa la possibilità di effettuare la manovra di entrata e di uscita dal porto di Vasto per il successivo ormeggio a tutte le unità navali con immersione superiore a 6,80 (SEI METRI VIRGOLA OTTANTA).

Ai fini della sicurezza della navigazione e portuale ai moli ed alle banchine indicate nel Capo I all'articolo 3 è consentito l'accosto e l'ormeggio alle navi aventi le seguenti caratteristiche determinate in base al livello medio del mare:

<b>Pescaggio</b>	<b>Condizioni di marea</b>
Fino a 6,70 compreso	Livello Medio Mare
Tra 6,70 e 6,80 compresi	Superiore al Livello Medio Mare +10
Tra 6,81 e 6,85 compresi	Superiore al Livello Medio Mare +20

Denominazione di moli e banchine	Uso prevalente	Dimensione di moli e banchine (utili)	Dimensioni massime delle unità che vi possono ormeggiare (m)			Pescaggi consentiti (m)
			Lunghezza f.t.	Larghezza	Altezza	
BANCHINA DI RIVA	COMMERCIALE	320 m	180	28	//	6,85 (lato Ponente) 6,80 (lato Levante)
BANCHINA DI PONENTE	COMMERCIALE	210 m	180	28	//	6,80
BANCHINA DI LEVANTE	PESCHERECCIO + COMMERCIALE	310 m	100	28	//	5,70
MOLO MARTELLO	PESCHERECCIO + NAVIGLIO MIONORE	110 m	//	//	//	4,5
MOLO MANDRACCHIO	APPRODO TURISTICO + MM/VV CC.PP.	110 m	//	//	//	4,0
BANCHINA DIPORTO	APPRODO TURISTICO	135 m	//	//	//	4,0

Le sopra indicate dimensioni sono suscettibili di riduzione in presenza di condizioni meteomarine sfavorevoli (moto ondoso, vento, risacca e bassa marea) ed in base alle caratteristiche di evoluzione e di costruzione della nave.

**Per le unità non dotate di eliche di manovra di poppa e/o di prora** (bow-truster – aft-truster) il limite massimo consentito per le banchine di ponente e levante è di **170 m** di lunghezza f.t..

Possono essere rilasciate eventuali deroghe alle disposizioni di cui al presente regolamento e comunque per navi avente lunghezza massima di 185 m e/o una larghezza massima di 30 m con provvedimento espresso dell'Autorità Marittima, previa richiesta scritta, adeguatamente motivata, da depositarsi almeno entro 48 ore lavorative.

L'eventuale deroga è concessa in presenza di accertate e particolari circostanze tecnico-operative o di altre situazioni valutate dall'Autorità Marittima tali da non essere pregiudizievoli per l'assetto complessivo di sicurezza del porto di Vasto e delle opere portuali.

Tali condizioni devono rispettare le seguenti prescrizioni:

- utilizzo di 2 rimorchiatori di cui uno di tipo azimutale o similare;
- condizioni meteomarine assolutamente favorevoli e comunque da valutare prima dell'inizio della manovra;
- ormeggio lungo la banchina di Ponente o di Riva con situazione degli accosti favorevole alla manovra (valutazione da parte di questa Autorità Marittima);
- pescaggio massimo delle navi 6,80 m;
- tra le caratteristiche della nave devono essere presenti le eliche di manovra di poppa e/o di prora (bow-truster – aft-truster);
- i rimorchiatori dovranno essere agganciati alla nave già prima delle ostruzioni e dovranno tirare/spingere la nave (a discrezione del pratico locale).

## **Articolo 24**

### **Interdizione degli accosti**

L'Autorità Marittima ha facoltà di chiudere il porto ed interrompere le attività commerciali, in ogni caso in cui le condizioni meteomarine od altri eventi possano mettere a repentaglio la salvaguardia della vita umana, l'integrità delle unità navali e degli arredi portuali o causare inquinamenti marini, terrestri od aerei che possano creare nocimento all'ambiente.

In determinate condizioni meteomarine sfavorevoli l'Autorità Marittima potrà disporre il disormeggio della nave al fine della salvaguardia dell'equipaggio e delle strutture portuali.

## **Articolo 25**

### **Richiesta di accosto – Comunicazione di Partenza/Cambio Accosto**

Tutte le navi potranno fare ingresso e navigare all'interno del porto di Vasto unicamente al fine di raggiungere, lasciare o cambiare gli accosti.

Le navi non pianificate ai fini delle operazioni portuali, così come definite dalla Legge n. 84/1994, devono rimanere in attesa in rada.

È parimenti vietato, senza preventivo nulla osta dell'Autorità Marittima, l'ingresso in porto a navi destinate al disarmo o, altresì, destinate ad effettuare lavori presso le banchine pubbliche.

In ogni caso l'ingresso, l'uscita e il cambio degli accosti deve essere previamente autorizzato dall'Autorità Marittima. Detta autorizzazione può essere revocata in qualunque momento per motivi di pubblico interesse e/o di sicurezza marittima e portuale.

Tutte le navi in navigazione ed ormeggiate nel porto di Vasto devono fare ascolto radio continuativo sui canali VHF/FM canale 16 e canale 12.

L'armatore, il comandante o l'agente marittimo raccomandatario delle navi e/o galleggianti in arrivo nel porto di Vasto deve presentare all'Autorità Marittima, con almeno 24 ore di anticipo sulla data di previsto arrivo, una "domanda di accosto", conforme al modello in **allegato 3**, in bollo o in bollo virtuale se presentato in via telematica.

La domanda di accosto, qualora la durata del viaggio prevista sia inferiore a 24 ore, deve pervenire all'Autorità Marittima prima che la nave lasci il porto di provenienza.

Le citate comunicazioni dovranno essere inviate tramite sistemi telematici con le modalità indicate nel "Regolamento National Single Window - procedure di gestione del processo nave e delle formalità di arrivo e partenza delle navi dal porto".

Le suddette richieste dovranno essere integrate da ogni eventuale impegnativa necessaria per ormeggi soggetti a prescrizioni, o da ogni dichiarazione aggiuntiva prevista dalla vigente normativa nazionale ed internazionale per il trasporto delle merci pericolose e/o carichi speciali.

In particolare dovrà essere allegata alla domanda di accosto, copia dell'assicurazione della nave relativa alla prevenzione da inquinamenti da bunker di cui alla Legge 01 febbraio 2010, n. 19 nonché copia del certificato di assicurazione come previsto dal Decreto Legislativo 28 giugno 2012, n. 111.

Le variazioni di orario superiori alle 2 (due) ore (in anticipo ovvero posticipo) rispetto all'orario indicato devono pervenire per iscritto.

In ogni caso la nave che ha ultimato le operazioni portuali è tenuta a lasciare l'ormeggio nel minor tempo possibile, salvo eventuale nulla osta da parte dell'Autorità Marittima. Analogamente, la nave all'ormeggio che non effettua operazioni portuali per qualunque motivo, dovrà lasciare l'ormeggio nel minor tempo possibile, salvo diverso avviso della Autorità Marittima.

Alle ore 13.30 di lunedì, mercoledì e venerdì e alle ore 17:00 di martedì e giovedì la situazione degli ormeggi, movimenti e partenze diviene definitiva mediante la redazione di un apposito programma ormeggi che avrà validità dalle ore 00.01 alle ore 24.00 del giorno successivo e il venerdì avrà validità dalle ore 00.01 del giorno successivo alle ore 24.00 del lunedì. Lo stesso verrà inviato agli Enti e ai servizi portuali interessati.



Il personale dei servizi portuali (Ormezzatori, Rimorchiatori nonché il Pratico Locale) non potranno espletare alcun servizio avente ad oggetto navi non inserite nell'apposito programma.

L'ormeggio di punta (andana) è consentito solo a seguito di apposito nulla osta rilasciato dall'Autorità Marittima previa presentazione di motivata istanza scritta da parte del richiedente e previo segnalamento del punto di fonda delle ancore.

Prima della partenza l'armatore, il comandante o l'agente marittimo raccomandatario delle navi e/o galleggianti ormeggiate nel porto di Vasto deve presentare all'Autorità Marittima, una "comunicazione di partenza", conforme al modello in **allegato 4**, esente da imposta di bollo.

Le navi dovranno lasciare i propri ormeggi entro le 24 ore successive al rilascio delle spedizioni da parte dell'Autorità Marittima. Decorso tale termine temporale dovranno essere effettuate ex novo le incombenze previste per il nuovo rilascio delle spedizioni.

Parimenti, in caso di cambio accosto l'armatore, il comandante o l'agente marittimo raccomandatario delle navi e/o galleggianti ormeggiate nel porto di Vasto deve presentare all'Autorità Marittima, una "comunicazione di cambio accosto", conforme al modello in **allegato 5**, esente da imposta di bollo.

Le navi ormeggiate lungo le banchine del Porto di Vasto, che per qualsiasi motivo interrompono le operazioni portuali per un periodo superiore o uguale alle 4 (quattro) ore, su richiesta di altri operatori portuali interessati all'accosto, devono liberare l'ormeggio a favore di questi ultimi. Dette unità raggiungeranno l'area di ancoraggio del Porto acquisendo comunque la priorità per il successivo ingresso in porto.

Il comandante della nave che ha terminato le operazioni commerciali deve attuare le misure necessarie per la sicurezza dell'equipaggio, del carico e del viaggio da intraprendere. A tal fine rilascerà apposita dichiarazione (**allegato 6**).

Per esigenze di sicurezza portuale il Comandante del Porto può disporre il disormeggio e l'uscita della nave da porto o vietare movimenti di ormeggio/disormeggio.

## **Articolo 26** **Autorizzazione all'accosto**

L'accosto delle navi (che non abbiano impedimenti sanitari o di altro genere) alle banchine e ai moli per il compimento di operazioni commerciali, è regolato dalla Sezione Tecnica di questo Ufficio Circondariale Marittimo.

Per ora di arrivo, si intende l'ora di fonda, in una delle zone indicate nel CAPO I all'articolo 3, sulla base della comunicazione VHF – canale 12, fatta alla Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto da parte del comandante della nave.

Per le navi che abbiano impedimenti sanitari, per ora di arrivo si intende quella di ammissione a libera pratica sanitaria.

Particolare importanza riveste l'obbligo del Comando di bordo di rilasciare dichiarazione per:

- a) Efficienza delle eliche di manovra di prua e di poppa (se esistenti).
- b) Efficienza dei verricelli salpa ancore e manovra cavi.
- c) Presenza a bordo di cavi di ormeggio, in uso e di rispetto in perfetto stato.

La predetta comunicazione deve pervenire prima del presunto ingresso in porto anche a mezzo telefax o sistemi telematici.

Perdono il turno le navi:

- a) Che non abbiano presentato apposita domanda entro i limiti indicati nell'articolo precedente;
- b) Che rifiutano il posto assegnato;
- c) Che non occupino il posto assegnato nel termine stabilito.

L'autorizzazione all'ingresso ed all'accosto nonché l'assegnazione dell'ormeggio è posta in calce alla domanda di cui all'articolo precedente.

L'accosto assegnato, se non diversamente dichiarato in forma scritta dal Comandante della Nave ovvero dal Raccomandatario Marittimo, è da considerarsi accettato e ritenuto idoneo all'ormeggio dell'unità.

Parimenti, se l'accosto assegnato non dovesse soddisfare le esigenze operative legate all'esecuzione delle operazioni portuali, il Comandante della nave ovvero il Raccomandatario Marittimo possono depositare dichiarazione scritta di rinuncia all'Autorità Marittima.

### **Articolo 27**

#### **Informazioni aggiuntive per le navi petroliere e chimichiere**

Nel porto di Vasto è consentito l'ormeggio di una sola nave petroliera o chimichiera alla volta e comunque solo presso la banchina di Ponente.

Oltre alla Domanda di accosto, qualora si tratti di nave petroliera o chimichiera, deve essere presentata comunicazione da cui si evinca:

- a) tipologia del carico da imbarcare o sbarcare,
- b) condizione delle cisterne vuote o parzialmente vuote.

Tale comunicazione deve essere corredata di certificato di "gas free" e/o "inertizzazione", rilasciato/i dal competente Consulente Chimico di porto, da produrre prima dell'ingresso in porto ovvero l'unità deve risultare in gas free. Per ulteriori disposizioni per le navi del presente articolo si rimanda al successivo TITOLO VIII.

### **Articolo 28**

#### **Informazioni aggiuntive per le navi con carichi alla rinfusa**

Oltre alla Domanda di accosto, qualora si tratti di nave destinata al trasporto di carichi alla rinfusa, deve essere presentata comunicazione da cui si evinca:

- a) tipologia del carico da imbarcare o sbarcare;
- b) tipologia di carico precedentemente trasportata (in caso di caricazione).

Tale comunicazione deve essere corredata di certificazione, rilasciata dal competente Consulente Chimico di porto, da produrre prima dell'inizio delle operazioni commerciali, da cui si evinca:

- a) grado di umidità,
- b) indice di scorrevolezza,
- c) eventuali pericoli chimici del materiale (sviluppo di gas, sensibilità alla pioggia, produzione di arsine, incompatibilità con altri tipi di merce, ecc..ecc..).

### **Articolo 29**

#### **Prescrizioni particolari per le navi provenienti da località dichiarate "zone infette"**

Le navi provenienti da località dichiarate "zone infette" e sottoposte ad ordinanza di sanità per una delle malattie infettive previste dai vigenti Regolamenti Sanitari Internazionali, dovranno rimanere in isolamento nella zona di ancoraggio del porto di Vasto fino a quando non sia stata concessa la libera pratica dalle competenti Autorità Sanitarie.

Durante il periodo di isolamento le navi dovranno tenere costantemente a riva la bandiera "Q" (gialla) del Codice Internazionale dei Segnali.

È fatto divieto a qualsiasi unità o persona di avvicinarsi alle unità in parola.

Il divieto di cui al precedente comma, si applica anche nei confronti di qualsiasi nave che non abbia ancora ottenuto la libera pratica sanitaria.

### **Articolo 30**

#### **Priorità nei movimenti e negli accosti**

Le precedenza di ormeggio si regolano in ordine cronologico, determinato dall'ora di fonda.

Eventuali precedenza potranno essere accordate in ordine a:

- a) caratteristiche tecnico-nautiche delle unità;
- b) necessità, in relazione alla tipologia di carico o modalità di caricazione/scaricazione della merce;
- c) su richiesta congiunta e consenziente tra due o più unità, in cui verrà chiaramente indicata la parte che si assume eventuali spese inerenti stallie, controstallie, manovre, ecc.;
- d) per causa di forza maggiore.

La precedenza acquisita, viene automaticamente perduta, senza diritto a risarcimento per:

- a) navi che non siano state segnalate secondo le modalità di cui ai precedenti articoli di questo Capo e al presente Articolo;
- b) i cui Comandanti rifiutino l'accosto;
- c) i cui Comandanti non eseguano le manovre nei tempi stabiliti;
- d) navi che ritardino le manovre per avaria o ad altra causa ad esse imputabili.

Eventuali impossibilità ad eseguire le manovre previste per avverse condimeteo, saranno valutate caso per caso.

### **Articolo 31** **Operazioni commerciali/ trasporto passeggeri**

Ultimate le formalità di arrivo, la nave, dopo aver ricevuto il relativo Nulla-Osta/Autorizzazione della Sezione Tecnica deve iniziare subito le operazioni commerciali.

Non è consentita la sosta inoperosa di navi alle banchine commerciali.

In caso di interruzioni delle operazioni commerciali, quando non ricorrano fondati motivi che facciano prevedere l'inizio e la ripresa delle operazioni, a richiesta della parte che vi ha interesse, l'Ufficio Circondariale Marittimo potrà disporre che la nave lasci subito la banchina alle navi che in quel momento sono in attesa di ormeggio e la seguono in ordine di turno.

In caso di navi/traghetti di linea o occasionali in arrivo e in partenza, durante le operazioni di allontanamento e di avvicinamento alla banchina di Riva, il cui ormeggio è previsto di massima tra le bitte n. 23 e n.25, le unità dovranno mantenere fino a mezzo miglio dall'imboccatura del porto una velocità non superiore ai 5 nodi.

Nel caso di servizio di linea, le società armatrici devono comunicare ogni sospensione del servizio così come contemplato nella tabella degli orari. L'inottemperanza a tale disposizione comporta l'immediata decadenza dell'autorizzazione rilasciata da questa Autorità Marittima ad effettuare la linea di Trasporto Passeggeri presso questo porto.

La permanenza delle navi agli ormeggi d'imbarco/sbarco passeggeri deve essere strettamente necessaria per compiere tali operazioni, in ogni modo non superiore ai 15 minuti totali. Eventuali operazioni relative allo sbarco di merci non dovranno avvenire contemporaneamente allo sbarco/ imbarco dei passeggeri.

I Comandanti di bordo hanno l'obbligo 5 min. prima dell'arrivo o della partenza presso questo porto di comunicare via radio all'Autorità Marittima l'esatto numero dei passeggeri imbarcati o sbarcati, la destinazione/ provenienza, la prevista ora di arrivo o di partenza. I Comandanti delle navi hanno l'obbligo di prendere visione del bollettino meteo presso il porto.

## **Articolo 32**

### **Accosti preferenziali**

Alle navi di linea, sia passeggeri che merci, possono essere attribuiti accosti preferenziali.

Per ottenere l'accosto preferenziale, l'armatore o l'agente marittimo deve presentare apposita istanza almeno un mese prima della data di prevista attivazione della linea.

Tutte le navi di linea per ottenere l'eventuale assegnazione di un accosto preferenziale dovranno presentare apposita istanza presso l'Autorità Marittima dove dovrà essere indicato l'accosto prescelto, il tipo di ormeggio e le esigenze operative del caso. L'autorità Marittima, eseguite le valutazioni del caso alla luce delle diverse esigenze, indicherà l'accosto preferenziale.

Per ragioni connesse ad esigenze operative o alla sicurezza della navigazione, è facoltà dell'Autorità Marittima variare gli accosti indicati o richiesti. Non potranno essere imputate alcune spese a carico dell'Autorità Marittima come conseguenza di movimenti richiesti dalla stessa.

L'accosto preferenziale assegnato potrà essere revocato per ragioni di pubblico interesse, per non uso o cattivo uso da parte dell'assegnatario.

## **Articolo 33**

### **Segnalazione degli eventi di rilievo e monitoraggio dei pescaggi delle navi e dei fondali portuali**

I comandanti delle navi, gli addetti ai servizi portuali, gli agenti raccomandatari marittimi, gli spedizionieri e ogni altra persona impegnata per l'espletamento di attività nell'ambito portuale, dovranno segnalare immediatamente all'Autorità Marittima ogni evento di rilievo che riguardi la navigazione, la manovra e la sosta delle navi, suscettibile di arrecare potenziale pericolo alla pubblica incolumità, alle operazioni ed alla sicurezza del porto in genere.

Il Pratico Locale, all'atto dell'imbarco sulla nave per l'espletamento del servizio di ormeggio o disormeggio, dovrà accertare che il pescaggio massimo della stessa rispetti i limiti massimi consentiti dal presente Regolamento e comunicare i vari pescaggi di poppa, centro nave e prua alla Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto. Lo stesso, prima di iniziare le operazioni di disormeggio della nave, dovrà inoltre comunicare destinazione e ora di arrivo della nave alla stessa. Nel caso in cui la nave che intende ormeggiare nel porto di Vasto abbia un pescaggio superiore a quello consentito, il Pratico Locale non dovrà iniziare le manovre di pilotaggio, e dovrà informare tempestivamente l'Autorità Marittima.

Il Pratico Locale, con la periodicità dallo stesso ritenuta necessaria, dovrà continuamente monitorare la situazione batimetrica degli specchi acquei del porto di Vasto, informando tempestivamente l'Autorità Marittima di qualunque variazione potenzialmente pericolosa per la sicurezza della navigazione.

## **Articolo 34**

### **Concorrenza di istanze per accosti preferenziali**

Qualora siano avanzate istanze ai sensi dell'art. 30 per navi di linea in concorso tra loro, l'Autorità Marittima procederà all'esame comparato delle richieste di accosto, dando precedenza a chi risponda ai seguenti criteri preferenziali:

- a) maggiori garanzie di proficua esecuzione del servizio, in relazione alle capacità tecnico-operative del richiedente e al numero degli accosti settimanali;
- b) nel caso di istanze equivalenti secondo il criterio di cui al punto precedente, verrà preferita l'istanza dell'armatore che abbia già effettuato nell'anno precedente la linea richiesta ed intenda riproporla a beneficio di un'unità di caratteristiche almeno equivalenti ovvero maggiori.

Qualora non ricorrano criteri di preferenza si procederà all'assegnazione degli accosti

tenendo conto della priorità della presentazione dell'istanza.

### **Articolo 35** **Obblighi durante la navigazione nel porto**

Durante la navigazione nell'ambito portuale le navi dovranno:

- a) tenere pronte le ancore per dare fondo all'occorrenza;
- b) procedere ad una velocità di sicurezza come definita dall'articolo 12;
- c) adottare tutte le misure previste dalla Colreg '72 con particolare riferimento all'utilizzo dei fanali di navigazione e dei prescritti segnali acustici;
- d) in caso di nebbia, segnalare la propria presenza con i previsti segnali acustici;
- e) mantenere l'ascolto radio continuo sul canale 16 e 12 VHF/FM.

### **Articolo 36** **Obblighi durante la sosta in porto**

Durante la sosta in porto, tutte le navi devono:

- a) ormeggiare in modo da non intralciare il transito e la manovra di altre navi;
- b) ormeggiare a non meno di 50 (CINQUANTA) metri dalle navi chimichiere e/o petroliere attraccate presso la banchina di ponente;
- c) effettuare l'ormeggio a regola marinaresca (con cavi idonei, sufficientemente elastici ed in numero sufficiente) allo scopo di non creare pericoli o danni derivanti dai movimenti subiti a causa del normale transito di altre navi nello specchio acqueo prospiciente l'accosto effettuando, altresì, un periodico controllo relativo alla tesatura degli stessi durante lo svolgimento delle operazioni portuali;
- d) nel caso di ormeggio di punta (andana) avere, di regola, due ancore in mare, e di poppa, cavi di numero e resistenza adeguati. Le navi ormeggiate in andana devono avere le proprie gru girate verso l'interno del bordo, le scale alzate ed abbattute contro il bordo stesso nonché un adeguato numero di parabordi di difesa.
- e) mantenere in perfetta efficienza i servizi di bordo per fronteggiare eventuali emergenze, tenendo sempre pronti per la consultazione il piano generale della nave e quello antincendio;
- f) appennellare i cavi di rimorchio poppa-prora per eventuali manovre di emergenza;
- g) garantire la permanenza a bordo di personale idoneo all'effettuazione di eventuali manovre di disormeggio in urgenza;
- h) tenere le ancore in cubia o in posizione tale da non creare pericoli o danni;
- i) evitare che vi siano ponteggi, passarelle o zatterini con a bordo personale, quando vi siano navi in transito o in manovra nei pressi dell'ormeggio;
- j) mantenere l'ascolto radio continuo sui canali VHF 16 e 12;
- k) apporre apposita segnaletica stradale diurna e notturna qualora i cavi di ormeggio e le attrezzature di bordo occupino la banchina in modo tale da costituire pericolo per i veicoli o le persone in transito;
- l) tenere le imbarcazioni, scale, pennoni, picchi/bighi di carico, gru o altre attrezzature in modo da non sporgere dal bordo nave sulla banchina;
- m) ottemperare a tutte le prescrizioni in materia di Security, avendo cura, in particolare, di disporre un servizio di guardia sullo scalandrone finalizzato alla vigilanza degli ingressi a bordo;
- n) attivare punti luce addizionali nel lato prospiciente la banchina ed illuminare sufficientemente la zona dello scalandrone;
- o) non ammettere l'accesso né la discesa di alcuno fino al rilascio, anche via radio, della libera pratica sanitaria da parte dell'Autorità Sanitaria;
- p) tenere disattivati i radar di bordo;
- q) mantenere sempre in funzione il sistema di identificazione automatica – A.I.S. – Automatic Identification System (articolo 6 comma 3 del D. Lgs. n. 196/2005 - per le

unità che hanno l'obbligo di detto dispositivo). Sarà cura del Comandante dell'unità notificare in forma scritta all'Autorità Marittima eventuali malfunzionamenti ovvero disattivazioni del dispositivo in parola;

- r) in caso di condizioni meteorologiche avverse si dovranno rinforzare gli ormeggi ed adottare tutte le misure di sicurezza necessarie, nonché tutte quelle altre disposte dall'Autorità Marittima, che è autorizzata, in caso di inadempienza, a provvedervi d'ufficio a spese degli interessati. Ogni nave deve, se necessario, ricevere cavi, allentare gli ormeggi, cooperare al salpamento delle ancore delle navi vicine che fossero rimaste impigliate nella propria ed agevolare in ogni altro modo la manovra delle altre navi, anche rimuovendo i propri ormeggi.

Le navi all'ormeggio non possono spostarsi lungo la banchina senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima.

Le navi ormeggiate lungo le banchine del porto di Vasto, che per qualsiasi motivo interrompono le operazioni portuali per un periodo superiore o uguale alle 4 (quattro) ore, su richiesta di altri operatori portuali interessati all'accosto, devono liberare l'ormeggio a favore di questi ultimi. Dette unità raggiungeranno l'area di ancoraggio del Porto acquisendo comunque la priorità per il successivo ingresso in porto.

L'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, per ragioni di sicurezza portuale e marittima, può ordinare i rinforzi degli ormeggi o qualsiasi manovra ritenuta necessaria per la salvaguardia della vita umana, la sicurezza della navigazione e la salvaguardia delle strutture portuali. Potrà ordinare, altresì, l'utilizzo del rimorchiatore portuale. Le spese derivanti dai provvedimenti adottati, in forza del presente comma, verranno addebitate all'armatore della nave destinataria del provvedimento d'ufficio.

### **Articolo 37**

#### **Limitazione delle emissioni di fumo da parte delle navi**

Nella fase di ingresso nel porto di Vasto e sino al completamento della manovra di ormeggio, le navi dovranno regolare i propri propulsori in maniera da limitare al massimo le emissioni di fumo da esse causate, provvedendo a regolare al regime minimo possibile i propri generatori di bordo e comunque evitando di provocare emissioni di fumo dense, continue ed abbondanti. Quanto prima dopo l'ormeggio dovrà essere utilizzato carburante "RAFFINATO" (TENORE DI ZOLFO < 0,1%) come disposto dalle vigenti disposizioni in materia ambientale.

Nella fase di pre-riscaldamento prima della partenza dal porto di Vasto, nei 15 minuti precedenti il disormeggio, o comunque il più tardi possibile prima della partenza, le navi dovranno regolare i propri propulsori in maniera da limitare al massimo le emissioni di fumo da esse causate o utilizzando carburante raffinato, come da vigenti disposizioni in materia ambientale.

### **Articolo 38**

#### **Spese per i movimenti**

Le spese conseguenti agli spostamenti d'ormeggio restano a carico della nave che esegue o subisce la manovra in tutti i casi di accertata forza maggiore o stato di pericolo; in ogni altro caso sono addebitate alla nave nel cui interesse la manovra viene eseguita.

### **Articolo 39**

#### **Presenza minima dei componenti dell'equipaggio delle navi in sosta nel porto**

A bordo delle navi in sosta nel porto di Vasto devono essere presenti le seguenti aliquote minime d'equipaggio, atte a garantire che la nave sia sempre pronta a muovere, nonché a mantenere sempre in efficienza gli impianti ed i servizi di bordo per far fronte a particolari esigenze, in particolar modo in caso di incendio:

- a) n. 2 ufficiali di coperta, di cui uno ritenuto idoneo dal Comandante della nave a dirigere la manovra e le operazioni commerciali in corso; per le navi di stazza lorda non superiori a 500 tonn. è sufficiente un solo ufficiale di coperta, ovvero il nostromo se la tabella non prevede altri ufficiali oltre il Comandante, purché ritenuto idoneo da quest'ultimo a dirigere la manovra e le operazioni commerciali in corso;
- b) n. 1 ufficiale di macchina in possesso di abilitazioni alla conduzione dell'apparato motore installato sulla nave;
- c) il 50% del personale di coperta, di macchina e delle altre categorie costituenti l'equipaggio ed aventi attinenza con i servizi tecnici di bordo;

Le navi dotate di squadra antincendio hanno l'obbligo di mantenere un terzo dei componenti della squadra a bordo e pronti per ogni evenienza.

Per i galleggianti dovranno essere prontamente reperibili almeno due responsabili in grado di effettuare tutte le operazioni che dovessero rendersi necessarie per la sicurezza della navigazione e portuale.

#### **Articolo 40**

##### **Lavori a bordo di navi in sosta nel porto**

Non sono consentiti lavori di manutenzione a bordo delle navi ormeggiate presso le banchine operative, salvo le piccole manutenzioni che non limitino l'efficienza dei servizi di sicurezza della nave e non siano incompatibili con la sicurezza delle operazioni commerciali in atto, con le merci esistenti a bordo, con le merci depositate in banchina, ed, in generale, con il mantenimento dello standard minimo di sicurezza della banchina/area portuale. Dette piccole manutenzioni dovranno essere effettuate nel pieno rispetto delle vigenti disposizioni di cui al D.lgs. 271/99, D.lgs. 272/99, D.lgs. 81/08 e ad ogni altra eventuale norma di sicurezza sui luoghi di lavoro.

I lavori ad unità che comportino l'utilizzo di qualunque tipo di mezzo in banchina (gru carrelli ecc.), dovranno essere autorizzati dall'Autorità Marittima.

È vietata la pitturazione delle murate esterne della nave.

Tali divieti potranno essere derogati a giudizio dell'Autorità Marittima solo in caso di comprovata necessità.

#### **Articolo 41**

##### **Norme per la prevenzione degli incendi**

È vietato l'uso di fonti termiche a bordo delle navi ormeggiate nel porto di Vasto, salva preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima da rilasciarsi secondo le norme contenute nel TITOLO V al presente Regolamento.

In caso di incendio il Comandante dell'unità, o il personale presente a bordo, dovrà avvisare immediatamente la sala operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, mettendo in atto ogni possibile intervento utile a limitare o domare l'incendio.

Entro l'ambito portuale, sulle banchine, sui moli, sui piazzali e su tutte le unità ormeggiate nel porto di Vasto è vietato accendere qualsivoglia fuoco, utilizzare fiamme libere ovvero attivare qualsiasi altra fonte di ignizione senza l'autorizzazione dell'Autorità Marittima.

#### **Articolo 42**

##### **Rimorchio di galleggianti**

Il rimorchio dei galleggianti è riservato ai rimorchiatori a ciò espressamente autorizzati. È vietato alla Società esercente il servizio di rimorchio delle navi di assumere il rimorchio di galleggianti senza avere richiesto ed ottenuto preventiva autorizzazione.

### **Articolo 43**

#### **Prove delle macchine agli ormeggi**

Le navi accostate alla banchina non possono compiere prove di macchina sugli ormeggi durante le operazioni commerciali. Possono essere effettuate delle prove in banchina ad operazioni commerciali ultimate e prima di prendere il mare.

Negli altri casi l'Autorità Marittima, stabilisce i posti di ormeggio dove le suddette prove possono essere effettuate. A tal fine, il comando di bordo deve presentare all'Autorità Marittima richiesta scritta e deve impegnarsi ad adottare le necessarie misure precauzionali.

Prima delle prove, comunque, il comandante della nave deve assicurarsi che tutti i galleggianti siano convenientemente lontani dalle eliche e disporre un idoneo servizio di vigilanza, rimanendo in ogni caso responsabile di qualunque danno dovesse essere causato a persone e/o cose, dal movimento delle eliche.

Le navi a turbina che abbiano necessità di mantenere le eliche a lento moto devono adottare le medesime precauzioni. Appositi segnali, diurni e notturni, devono essere sistemati a poppa durante tutto il tempo in cui le eliche rimangono in azione.

È vietata, nel porto di Vasto, l'emissione di onde provenienti dalle apparecchiature radar di bordo, ad eccezione dei casi di necessità, espressamente autorizzati dall'Autorità Marittima.

### **Articolo 44**

#### **Utilizzo dell'Automatic Identification System (A.I.S.) in ambito portuale**

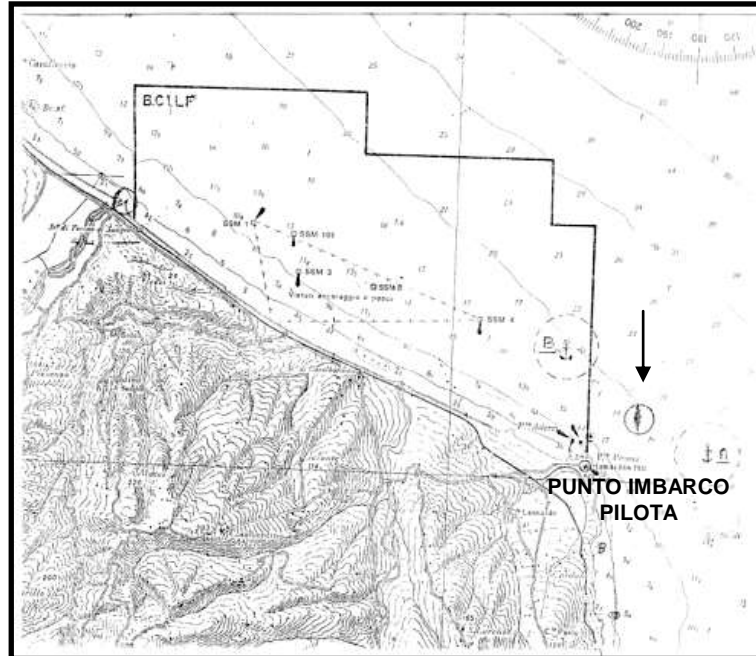
I Comandanti delle navi mercantili nazionali e straniere in arrivo nel porto di Vasto, che in forza della convenzione Solas 74 come emendata, e del Decreto Legislativo 196/2005 sono dotate di un sistema di identificazione Automatica (A.I.S. – Automatic Identification System), dovranno tenere attivo tale sistema di identificazione per tutto il periodo di ormeggio in porto e nella zona di ancoraggio, salvo diversa disposizione impartita da quest'Ufficio Circondariale Marittimo in conseguenza di particolari situazioni in atto.

Il Comandante della nave ha l'obbligo di segnalare all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto eventuali irregolarità riscontrate nel funzionamento del sistema in parola.

Il Pratico Locale, in occasione delle manovre di ormeggio e disormeggio, dovrà verificare l'ottemperanza alle disposizioni di cui sopra, segnalando prontamente all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto qualsiasi irregolarità riscontrata.



**ALLEGATO 2**  
**CARTA NAUTICA I.I.M.M. N° 33 – IMBARCO PILOTA –**



**Articolo 45**  
**Navi in disarmo**

Nel porto di Vasto, ad eccezione di quanto specificatamente previsto dall'articolo 53 del presente Regolamento, è vietata la sosta di navi in disarmo, salvo espressa autorizzazione rilasciata dall'Autorità Marittima. In tali casi dovrà essere predisposto un adeguato servizio di custodia e/o guardiania secondo quanto disposto nell'articolo 15 del presente Regolamento, con le modalità stabilite caso per caso dall'Autorità Marittima.

All'Ufficio Circondariale Marittimo  
Sezione Tecnica  
66054 – VASTO

MARCA DA BOLLO  
VALORE VIGENTE  
(Incollare qui)

e per conoscenza Altri Enti

Per le ore \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ è prevista arrivare la (\*) \_\_\_\_\_  
Nome \_\_\_\_\_ Nom. Inter.le \_\_\_\_\_ Bandiera \_\_\_\_\_ Numero IMO \_\_\_\_\_  
T.S.N. \_\_\_\_\_ T.S.L. \_\_\_\_\_ DWT \_\_\_\_\_ Anno di Costruzione \_\_\_\_\_  
Lunghezza \_\_\_\_\_ Larghezza \_\_\_\_\_ Pescaggio: poppa m. \_\_\_\_\_ prora \_\_\_\_\_ Numero  
eliche: prora \_\_\_\_\_ e poppa \_\_\_\_\_ IMO Company Number \_\_\_\_\_ Porto di  
iscrizione \_\_\_\_\_ N° Iscrizione \_\_\_\_\_  
Cert. di assicurazione Inquinamento Combustibile \_\_\_\_\_  
Proveniente da \_\_\_\_\_ nazione \_\_\_\_\_ partita il \_\_\_\_\_ ore \_\_\_\_\_ Carico a bordo tonnellate \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ di (x) \_\_\_\_\_ Da scaricare tonnellate \_\_\_\_\_ di (x) \_\_\_\_\_ Per caricare tonnellate  
\_\_\_\_\_ di (x) \_\_\_\_\_ Merce in transito tonnellate \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ di (x) \_\_\_\_\_ Per lavori o altri motivi (\*\*) \_\_\_\_\_ Ormeaggio richiesto \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Durata presunta sosta \_\_\_\_\_ Nome del ricevitore \_\_\_\_\_  
Nome del caricatore \_\_\_\_\_ Ditta assuntrice dei lavori \_\_\_\_\_  
Partenza prevista per il \_\_\_\_\_ ore \_\_\_\_\_ destinazione \_\_\_\_\_

Altre notizie \_\_\_\_\_

.....  
(\*) – Tipo della nave: M/N – Ro/ro – Cisterna – R.re – S/V – ecc. (x) – Se trattasi di merci pericolose precisare la classe IMO:  
- se trattasi di merci secche pericolose indicare per esteso l'esatta denominazione tecnica e la classe di pericolosità:  
- se trattasi di altre merci secche, precisare se alla rinfusa e l'appendice di appartenenza (A-B-C) qualora soggette al D.M.  
22.07.1991  
(\*\*) – se per lavori e se cisterna, indicare la natura del carico precedente.

Firma \_\_\_\_\_

### **ANNOTAZIONI DELL'AUTORITÀ MARITTIMA**

Presentata alle ore \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_  
Ormeaggio assegnato \_\_\_\_\_  
Ora prevista entrata \_\_\_\_\_

ALLEGATO 4  
COMUNICAZIONE DI PARTENZA

**All'Ufficio Circondariale Marittimo  
Sezione Tecnica  
66054 – VASTO**

**e per conoscenza Altri Enti**

Per le ore \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ è prevista partire la (\*) \_\_\_\_\_ Nome \_\_\_\_\_  
Nom. Inter.le \_\_\_\_\_ Bandiera \_\_\_\_\_ Numero IMO \_\_\_\_\_  
T.S.N. \_\_\_\_\_ T.S.L. \_\_\_\_\_  
Lunghezza \_\_\_\_\_ Larghezza \_\_\_\_\_ Pescaggio: poppa m. \_\_\_\_\_ prora \_\_\_\_\_  
Attualmente ormeggiata \_\_\_\_\_  
Dopo aver scaricato tonnellate \_\_\_\_\_ di \_\_\_\_\_  
Dopo aver caricato tonnellate \_\_\_\_\_ di \_\_\_\_\_  
Merce in transito tonnellate \_\_\_\_\_ di \_\_\_\_\_

Altre notizie \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

.....  
(\*)- Tipo di nave: M/N – Ro/ro – Cisterna – R.re – S/V – ecc.

FIRMA

-----

**ANNOTAZIONI DELL'AUTORITÀ MARITTIMA**

Presentata alle ore \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_  
Ormeggio assegnato \_\_\_\_\_  
Ora prevista entrata \_\_\_\_\_

ALLEGATO 5  
COMUNICAZIONE DI CAMBIO ACCOSTO

All'Ufficio Circondariale Marittimo  
Sezione Tecnica  
66054 – VASTO

e per conoscenza Altri Enti

Si richiede per le ore \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ che la (\*) \_\_\_\_\_ Nome \_\_\_\_\_  
Nom. Inter.le \_\_\_\_\_ Bandiera \_\_\_\_\_ T.S.N. \_\_\_\_\_ T.S.L. \_\_\_\_\_  
Lunghezza \_\_\_\_\_ Larghezza \_\_\_\_\_ Pescaggio: poppa m. \_\_\_\_\_ prora \_\_\_\_\_  
Numero eliche: prora \_\_\_\_\_ e poppa \_\_\_\_\_ Anno di costruzione \_\_\_\_\_  
Attualmente ormeggiata \_\_\_\_\_ possa eseguire movimento per \_\_\_\_\_  
Carico a bordo tonnellate \_\_\_\_\_ di (x) \_\_\_\_\_  
Da scaricare tonnellate \_\_\_\_\_ di (x) \_\_\_\_\_  
Per caricare tonnellate \_\_\_\_\_  
di(x) \_\_\_\_\_ Merce in transito tonnellate \_\_\_\_\_  
di (x) \_\_\_\_\_  
Per lavori o altri motivi (\*\*) \_\_\_\_\_  
Durata presunta della sosta \_\_\_\_\_  
Nome del ricevitore \_\_\_\_\_  
Nome del caricatore \_\_\_\_\_  
Ditta assuntrice dei lavori \_\_\_\_\_  
Partenza prevista per il \_\_\_\_\_ destinazione \_\_\_\_\_

Altre notizie \_\_\_\_\_

.....  
(\*) – Tipo della nave: M/N – Ro/ro – Cisterna – R.re – S/V – ecc. (xi) – Se trattasi di merci pericolose precisare la classe IMO:

- se trattasi di merci secche pericolose indicare per esteso l'esatta denominazione tecnica e la classe di pericolosità;
- se trattasi di altri merce secche, precisare se alla rinfusa e l'appendice di appartenenza (A-B-C) qualora soggette al D.M. 22.07.1991

(\*\*) – se per lavori e se cisterna, indicare la natura del carico precedente.

FIRMA

\_\_\_\_\_

**ANNOTAZIONI DELL'AUTORITÀ MARITTIMA**

Presentata alle ore \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_  
Ormeggio assegnato \_\_\_\_\_  
Ora prevista entrata \_\_\_\_\_

## DICHIARAZIONE RESA DAL COMANDANTE DELLA NAVE IN PARTENZA

Il sottoscritto \_\_\_\_\_ Comandante  
della nave \_\_\_\_\_ di bandiera \_\_\_\_\_  
In partenza dal porto di Vasto il giorno \_\_\_\_\_ alle ore \_\_\_\_\_  
(precedente provenienza) \_\_\_\_\_

## DICHIARA

Che la nave dal sottoscritto comandata, convenientemente armata ed equipaggiata, atta all'impiego al quale è destinata, è stata convenientemente stivata.

La stessa altresì risponde convenientemente ai seguenti requisiti: Immersione a prora : \_\_\_\_\_  
Immersione a poppa: \_\_\_\_\_

È stato regolato l'assetto trasversale e longitudinale. Sbandamento (gradi e lato) \_\_\_\_\_

È stato regolarmente operato lo stivaggio della merce ed il rizzaggio (veicoli-merce)

Il piano di carico è stato redatto secondo le istruzioni sulla stabilità della nave e secondo le norme internazionali (I.S.M. – I.B.C. Code – etc.)

Non sono presenti a bordo merci pericolose non autorizzate dall'Autorità Marittima.

Vasto, \_\_\_\_\_

Il Comandante

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Alla dichiarazione integrativa di partenza (art. 179 Codice della navigazione) dovranno essere allegati i seguenti documenti:

- PERMESSO DI PARTENZA DOGANA DI VASTO;
- DICHIARAZIONE RESA AI SENSI DELL'ART. 3 L. 135/77 DAL RACCOMANDATARIO

## **CAPO III**

# **NAVIGAZIONE, ORMEGGIO E SOSTA DELLE UNITÀ DA PESCA E DEL NAVIGLIO MINORE NEL PORTO DI VASTO**

### **Articolo 46**

#### **Classificazione delle unità da pesca ai fini della gestione degli ormeggi**

Le unità da pesca, che scalano il porto di Vasto, si distinguono in tre categorie:

- a) unità da pesca autorizzate ad ormeggiarsi e stazionare stabilmente nel porto di Vasto;
- b) unità da pesca che accedono al porto di Vasto limitatamente all'effettuazione di operazioni commerciali;
- c) unità da pesca che accedono al porto di Vasto per l'occasionale rifugio per comprovate ragioni di sicurezza della navigazione (avarie, condizioni meteorologiche avverse etc.).

### **Articolo 47**

#### **Unità da pesca autorizzate ad ormeggiarsi e stazionare stabilmente nel porto di Vasto**

Appartengono a detta categoria le unità da pesca che risultano iscritte nei registri tenuti dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto nonché tutte le unità che, previa formale autorizzazione scritta dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, possono ormeggiare stabilmente nel porto di Vasto.

Al fine di garantire il rispetto delle condizioni di sicurezza in fase di ormeggio, l'accosto delle unità da pesca nel porto non può avvenire senza la preventiva autorizzazione, in forma scritta, rilasciata dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto previa valutazione delle condizioni di sicurezza e nell'ambito degli spazi di ormeggio effettivamente disponibili.

L'autorizzazione all'accosto può essere di tipo provvisorio o permanente ed è rilasciata dall'Autorità Marittima, nel rispetto delle norme sulla sicurezza della navigazione, in relazione agli spazi di ormeggio effettivamente disponibili.

L'autorizzazione di tipo permanente potrà essere rilasciata previa presentazione di apposita istanza scritta (**allegato 7**) alle unità da pesca che soddisfano contestualmente tutti i seguenti presupposti/requisiti:

- a) iscrizione dell'impresa di pesca nei Registri Imprese di Pesca (R.I.P.) del Compartimento Marittimo di Ortona;
- b) iscrizione dell'unità nei Registri Navi Minori e Galleggianti tenuti presso gli Uffici Marittimi del Compartimento di Ortona e dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto;
- c) utilizzo in modo permanente ed esclusivo del porto di Vasto per l'ormeggio nonché ai fini dell'effettuazione delle operazioni commerciali di imbarco e sbarco del pescato;
- d) regolare tenuta dei documenti di bordo, e dei documenti relativi alla sicurezza sui luoghi di lavoro;
- e) (solo per le unità di IV categoria) esercizio della pesca da parte dell'armatore e del Comandante quale attività esclusiva o prevalente.

A parità di condizioni costituisce titolo di precedenza la data di iscrizione dell'impresa nei Registri delle Imprese di Pesca. In caso di ulteriore parità, si tiene conto della data di iscrizione dell'unità nei Registri Navi Minori e Galleggianti o nelle Matricole.

Il numero massimo di autorizzazioni rilasciabili in favore delle unità appartenenti alla categoria a), viene determinato compatibilmente con le effettive disponibilità di posti di ormeggio, e nel rispetto degli standard minimi di sicurezza in relazione allo spazio della banchina asservita per tale servizio.

L'autorizzazione è valida fino a quando non intervengono modifiche alle condizioni che ne hanno determinato il rilascio ed è revocata alle unità che cessano di stazionare stabilmente nel porto.

I titolari dell'autorizzazione a far base stabile in Porto, fermo restando l'obbligo di comunicare via radio l'entrata e l'uscita dal bacino portuale, possono procedere autonomamente all'ormeggio nella banchina prevista in base ai vigenti regolamenti.

L'ormeggio deve essere effettuato secondo le migliori tecniche marinesche, in piena sicurezza ed in modo tale da ottimizzare gli spazi disponibili in banchina anche per gli altri usi previsti.

L'autorizzazione di tipo provvisorio può essere rilasciata per un periodo non superiore ad 1 (uno) anno e previa presentazione di apposita istanza scritta (**allegato 8**) da inviarsi all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto almeno 72 (settantadue) ore prima del previsto ormeggio in porto.

Ogni Autorizzazione potrà essere revocata dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto per i seguenti motivi:

- a) per scarso o scorretto utilizzo dell'ormeggio;
- b) qualora vengano a mancare i requisiti previsti per ottenerla;
- c) in caso di gravi e ripetute violazioni di norme in materia di pesca, di sicurezza della navigazione, di tutela dell'ambiente marino;
- d) qualora sopraggiungano esigenze di pubblico interesse che ne rendano opportuna la revoca;
- e) qualora l'unità lasci il porto per un periodo superiore a 15 giorni calendariali senza aver preventivamente informato l'Ufficio Circondariale Marittimo Vasto;
- f) in caso l'unità sia posta in disarmo per più di 60 giorni consecutivi o comunque per 120 giorni in un anno solare.

Le norme di cui al presente articolo si applicano anche nei confronti delle unità iscritte nei RR.NN.MM. & GG. "per servizi speciali ad uso conto proprio" utilizzate come unità appoggio degli impianti di mitilicoltura. A tale scopo in luogo dell'iscrizione nei R.I.P. si tiene in considerazione il titolo concessorio dello specchio acqueo e la data di primo rilascio del predetto titolo.

#### **Articolo 48**

#### **Unità da pesca che accedono al porto di Vasto limitatamente all'effettuazione di operazioni commerciali**

Lo svolgimento di attività commerciali (sbarco prodotto ittico) nel porto di Vasto è consentito a tutte le unità da pesca presso la banchina di Levante.

Le unità in transito, non facenti porto base devono richiedere alla sala operativa, con congruo anticipo (almeno 2 ore) preventiva autorizzazione all'ormeggio che verrà di volta in volta assegnato dall'Autorità Marittima, qualora disponibile, tenuto conto degli spazi disponibili e di quelli destinati alle unità facenti base stabile in porto.

Al termine delle operazioni commerciali, le unità da pesca prive di autorizzazione di ormeggio (di tipo permanente / provvisoria) devono immediatamente lasciare il porto di Vasto e comunque non oltre sei ore dalla comunicazione di ingresso.

Nel corso delle operazioni dovrà essere garantita la presenza a bordo di almeno di 2/3 dei membri dell'equipaggio in modo da garantire la pronta esecuzione di manovre in caso di emergenza o di improvvise esigenze operative.

In caso di ormeggio per sbarco di tonno / pesce spada dovranno essere rispettate le disposizioni previste dalla normativa vigente e dalle ordinanze emanate in materia.

#### **Articolo 49**

#### **Unità da pesca che accedono al porto di Vasto per l'occasionale rifugio per comprovate ragioni di sicurezza della navigazione**

In caso di avverse condizioni meteorologiche ovvero di avarie, le unità in transito sono esonerate dalla presentazione dell'istanza di autorizzazione all'ormeggio in porto.

La permanenza nel porto delle unità deve durare il tempo strettamente necessario al ripristino delle avarie riscontrate nonché al miglioramento delle condizioni meteorologiche e garantendo per tutto il tempo il servizio di guardiania.

## **Articolo 50 (Posti di ormeggio per motopescherecci e naviglio minore)**

Sono destinati all'ormeggio dei motopescherecci in possesso della prevista autorizzazione all'ormeggio (permanente/provvisoria) le seguenti banchine/moli:

- a) Molo Martello: di massima per le unità asservite agli impianti di mitilicoltura esistenti all'interno del Circondario Marittimo di Vasto e al Rimorchiatore.
- b) Banchina di Levante: tradizionalmente utilizzata per l'ormeggio della locale flotta peschereccia. Di massima la banchina di levante è destinata:
  - dalla bitta n°22 alla bitta n°23 alle operazioni di bunkeraggio;
  - dalla bitta n°11 alla bitta n°22 all'ormeggio di lato delle unità da pesca di grosso e medio tonnello;
  - dalla bitta n°9 alla bitta n° 11 all'ormeggio all'andana di n°13 (tredici) unità da pesca di piccolo tonnello.

Sono altresì consentite le operazioni commerciali con navi mercantili dal lunedì al giovedì previa dichiarazione scritta da parte del Comandante della nave che si impegna ad interrompere le operazioni commerciali e a dirigere su altra banchina qualora disponibile o in rada, su richiesta dell'Autorità Marittima in presenza di previsioni meteorologiche avverse tali da non consentire l'ormeggio in sicurezza in emergenza del motopesca in altre banchine del porto (vento superiore a 25 nodi direzione N/NE).

Tutte le unità da pesca, per ormeggiare e/o esercitare attività commerciali, ivi compreso lo sbarco di prodotto ittico, presso le altre banchine del porto devono richiedere ed ottenere, anche in **forma verbale**, preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima.

L'ormeggio, se non diversamente dichiarato in forma scritta dal Comandante dell'unità da pesca ovvero dall'Armatore, è da considerarsi accettato e ritenuto idoneo e sicuro in base alle caratteristiche dell'unità anche in riferimento alle altre unità ormeggiate a "pacchetto".

L'Autorità Marittima si riserva di poter destinare qualsiasi banchina alle unità da pesca e/o di valutare deroghe alle prescrizioni di questo articolo in relazione alle situazioni di traffico mercantile, a fattori contingenti quali avverse condimeteo, fermo biologico e/o altro.

## **Articolo 51 (Obblighi durante la navigazione e sosta nel porto per motopescherecci e naviglio minore)**

Fermo restando l'obbligo di osservare le norme contenute nel Regolamento per Prevenire gli Abbordi in mare, tutte le unità, durante la navigazione e la sosta nell'ambito portuale dovranno:

- a) procedere alla minima velocità di governo tale da non causare onde di riflesso che possano cagionare danni alle altre unità ormeggiate in porto o in transito.
- b) nelle immediate vicinanze di altre navi o delle banchine ridurre la velocità, tenendo i propulsori al più basso regime compatibile al buon governo.
- c) fare ascolto continuo sul canale 16 VHF in modo da poter contattare e/o essere contattati dalle navi in movimento all'interno del porto;
- d) comunicare l'entrata e l'uscita dal porto di Vasto alla sala operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto (chiamata sul canale 16 VHF- canale di lavoro 12 VHF – Tel. 0873/310140 ) fornendo nominativo e matricola secondo i seguenti casi:
  - unità in ingresso (almeno 0,5 NM dalle ostruzione del porto);



- unità in uscita (dopo aver mollato gli ormeggi e comunque prima di attraversare le ostruzioni del porto).
- e) segnalare, la propria presenza in caso di nebbia, con i segnali sonori previsti dalla vigente normativa;
- f) mantenere, per quanto applicabile, sempre in funzione il sistema di identificazione automatica - AIS (articolo 6 comma 3 del D. Lgs. N.196/2005 – per le unità che hanno l’obbligo di detto dispositivo);
- g) lasciare libera la rotta alle navi in manovra nelle adiacenze della zona di ancoraggio del porto di Vasto, nel canale di accesso e nel bacino portuale non ostacolando in nessun modo la manovra.

Durante la sosta in ambito portuale le unità da pesca dovranno:

- a) Ormeggiare in modo da non intralciare il transito, la manovra e la scarica del pescato degli altri motopesca;
- b) Effettuare l’ormeggio con cavi idonei, secondo i principi dell’arte marinaresca nonché con un congruo numero di parabordi allo scopo di evitare eventi dannosi alle infrastrutture portuali, alle altre unità ed in modo tale da ottimizzare gli spazi disponibili in banchina anche per gli altri usi previsti;
- c) Eseguire prontamente movimenti lungo la banchina, che si rendessero necessari per permettere l’ormeggio di altre navi e/o motopesca su semplice disposizione verbale del personale dell’Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto;
- d) In presenza di condizioni meteorologiche sfavorevoli (forte vento e/o risacca) i comandanti/ armatori dei motopescherecci e del naviglio minore dovranno adottare ogni azione necessaria ed indispensabile per la sicurezza degli ormeggi, della navigazione e per la salvaguardia della vita umana in mare. In alternativa, dovrà essere predisposto un adeguato, a giudizio dell’Autorità Marittima, servizio di guardiania di pronto intervento (entro 30 minuti dalla chiamata) mediante personale addestrato per ogni eventuale manovra di ormeggio ovvero intervento da effettuare a bordo delle unità ai fini della sicurezza delle stesse, delle altre unità nonché delle strutture portuali ed al fine di prevenire eventuali inquinamenti marini;
- e) Provvedere al conferimento dei rifiuti in linea con le previsioni del vigente piano di raccolta dei rifiuti del porto di Vasto.

## **Articolo 52 Divieti**

È fatto divieto a tutte le unità da pesca di:

- a) ormeggiare a "pacchetto" alle navi mercantili;
- a) sostare anche se ancorati, fuori dalle aree di banchina destinate all’ormeggio delle unità da pesca;
- b) stazionare o ancorare all’interno del porto di Vasto fatta eccezione per i casi espressamente autorizzati dall’Autorità Marittima;
- c) effettuare evoluzioni, non giustificate da esigenze di manovra, durante la navigazione portuale;
- d) lasciare attrezzature da pesca lungo le banchine che possano creare intralcio all’ormeggio di altre unità, nonché alla circolazione in genere o danni alle strutture portuali (bitte, pali dell’illuminazione, ecc.);
- e) effettuare, qualora all’ormeggio, lavori di manutenzione se non quelli di natura ordinaria che comunque non limitino l’efficienza dei servizi di sicurezza dell’unità e che non contrastino con la sicurezza portuale. Tutti gli altri lavori potranno essere eseguiti a seguito del nullaosta rilasciato dall’Autorità Marittima;

- g) disperdere nell'ambiente qualunque tipo di rifiuto nonché abbandonare in banchina fusti d'olio, ecc.;
- h) approdare o ormeggiare presso la banchina di Ponente, per tutta la banchina durante le operazioni di caricazione/ scarica delle navi cisterna;
- l) avvicinarsi a meno di 50 metri dalle navi ormeggiate presso le banchine commerciali;
- J) ormeggiare o di approdare alle dighe foranee salvo che per inderogabili esigenze per emergenze, di lavoro e di servizio;
- k) utilizzare la struttura portante della pedana sita nell'area della piccola pesca quale punto di ancoraggio per cime d'ormeggio e/o di qualsiasi altra natura;
- l) compiere operazioni di alaggio e varo a mezzo gru senza la preventiva comunicazione e autorizzazione dell'Autorità Marittima;
- m) compiere operazioni in banchina di prove di forza, con cavi alle bitte, con motori in moto ed elica in movimento;
- n) ormeggiare con l'impiego di gavitelli corpi morti, ad eccezione di quelli autorizzati dall'Autorità Marittima;
- o) usare in modo improprio l'acqua dell'impianto portuale e comunque senza la preventiva autorizzazione del gestore del servizio;
- p) scaricare il pescato impiegando veicoli o persone non espressamente autorizzati ai sensi dell'art.68 del Codice della Navigazione e/o non in possesso del relativo permesso di accesso in porto;
- q) effettuare la balneazione e qualsiasi attività subacquea per effettuare ispezioni, interventi di riparazione alle imbarcazioni, tranne nei casi in cui siano effettuate da personale specializzato e formalmente autorizzato dall'Autorità Marittima;
- r) accendere fuochi e/o fiamme libere;
- s) lavare reti o altri attrezzi da pesca nello specchio acqueo portuale nonché gettare in mare residui di pulizia delle reti;
- t) utilizzare gruppi elettrogeni per effettuare lavorazioni a bordo.

### **Articolo 53**

#### **Punti di sbarco all'intero del porto di Vasto**

Le unità da pesca sono autorizzate ad effettuare lo sbarco del pescato lungo le banchine e nelle modalità indicate negli articoli precedenti del presente Capo, compatibilmente con la presenza contestuale di altre unità, e nel rispetto delle disposizioni che di volta in volta potranno essere impartite dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.

Le operazioni di sbarco del pescato devono essere effettuate con l'unità assicurata agli ormeggi, in condizioni di sicurezza, ed in modo da non interferire con l'operatività delle banchine, le quali dovranno essere ripulite da ogni materiale di risulta o scarto a termine delle stesse.

Le unità con draga idraulica, che effettuano la pesca dei molluschi bivalvi, effettuano lo sbarco del pescato nei punti appositamente dedicati, come da Ordinanza a parte, e successivamente raggiungono il posto di ormeggio nelle banchine destinate a tale tipo di unità.

### **Articolo 54**

#### **Ormeggi riservati per operazioni di bunkeraggio**

Il tratto della banchina di levante antistante i distributori di carburante, così come meglio identificato nel precedente articolo 51 del Regolamento, deve essere lasciato libero allo scopo di permettere lo svolgimento in sicurezza delle operazioni di rifornimento.

## **Articolo 55**

### **Obbligo di comunicazione in caso di avaria**

Qualora dovessero verificarsi inconvenienti/avarie che impediscano all'unità da pesca di riprendere e/o continuare la navigazione, il comando di bordo dovrà tempestivamente informare la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto che provvederà ad impartire le dovute disposizioni.

Successivamente dovrà essere presentata all'Autorità Marittima la prevista dichiarazione di evento straordinario a norma dell'art.182 del Codice della Navigazione.

## **Articolo 56**

### **Unità da pesca in disarmo o in attesa di demolizione**

Il disarmo delle unità da pesca potrà essere autorizzato solo a seguito di presentazione di apposita istanza ove dovrà essere indicato il punto di ormeggio, il periodo previsto di disarmo, le generalità, recapito e numero di telefono del personale responsabile dell'unità.

Durante il disarmo il responsabile dell'unità da pesca dovrà obbligatoriamente garantire un adeguato servizio di guardiania, secondo quanto disposto nell'articolo 15 del presente Regolamento, al fine di provvedere ad effettuare eventuali interventi a bordo dell'unità.

Resta salva la facoltà dell'Autorità Marittima di non autorizzare il disarmo in determinati tratti di banchina necessari per lo svolgimento di operazioni commerciali in genere.

Considerata la scarsità dei posti di ormeggio, le unità in disarmo o in attesa di demolizione non potranno sostare lungo le banchine portuali per un periodo superiore ai 60 (sessanta) giorni. Il posto d'ormeggio destinato a tali unità verrà di volta in volta disposto dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.

Le unità che debbono rimanere in disarmo o che debbono essere demolite per un periodo superiore ai 60 (sessanta) giorni dovranno essere alate e posizionate in luogo appropriato, da indicare sempre nella domanda di disarmo di cui al comma 1.

Quelle unità che rimarranno in disarmo o comunque inopere per oltre i 60 (sessanta) giorni di cui al comma precedente, oltre a perdere l'autorizzazione all'ormeggio come già indicato nell'articolo 48, saranno rimosse ed alate d'ufficio, a spese dell'interessato, per il mantenimento a secco a titolo oneroso.

Durante il disarmo il responsabile dell'unità da pesca dovrà attenersi alle norme disciplinanti il servizio di guardiania.

## **CAPO IV**

# **NAVIGAZIONE, ORMEGGIO E SOSTA DELLE UNITÀ DA DIPORTO NEL PORTO DI VASTO**

### **Articolo 57** **Navigazione e sosta**

Le unità da diporto potranno navigare nell'ambito portuale per raggiungere/lasciare gli ormeggi destinati a tali unità come stabilito nell'articolo 3 lettera f) del presente Regolamento.

L'ormeggio presso la banchina in concessione al Circolo Nautico, è disciplinato da apposito regolamento dal concessionario e approvato da questa Autorità Marittima. È fatto obbligo al concessionario almeno due volte all'anno di comunicare o inviare documentazione relativa al numero di posti barca assegnati nonché i nominativi dei soci assegnatari, comproprietari o in comodato d'uso unitamente ad una planimetria. Le unità da diporto in transito potranno ormeggiare nell'area in concessione al circolo nautico presso gli ormeggi previsti per il transito.

L'ormeggio è riservato alle unità da diporto in transito, previa espressa autorizzazione dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto (anche a mezzo VHF CH 16/12), dopo aver preso contatti con la sede operativa del circolo nautico per la disponibilità. La permanenza per il transito non deve superare le 72 (settantadue) ore, salvo casi di comprovata necessità. Sarà cura della direzione del Circolo Nautico effettuare comunicazione con cadenza anche settimanale dei transiti con i rispettivi nominativi del persone presenti a bordo.

Le unità da diporto in transito, che per tipologia costruttiva richiedano di ormeggiare presso le banchine destinate funzionalmente alle operazioni commerciali, devono chiedere preventiva autorizzazione all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto che ne valuterà la fattibilità di volta in volta in base alle varie esigenze.

L'autorizzazione è concessa per un periodo non superiore alle 48 (quarantotto) ore. È fatto obbligo all'equipaggio la permanenza a bordo per tutto il periodo autorizzato. L'Autorità Marittima ha facoltà di ordinare di liberare la banchina anche prima del periodo massimo sopra indicato. L'unità deve ottemperare all'ordine entro 1 (una) ora dalla ricezione a sue spese e senza oneri per l'Amministrazione.

Fatta eccezione per la prestazione dei servizi portuali, per i quali è previsto il pagamento del corrispettivo secondo le tariffe vigenti, l'occupazione dei posti di ormeggio di transito, nei limiti temporali summenzionati, è gratuita.

Il concessionario è responsabile nei confronti dell'Autorità Marittima del corretto uso e gestione del predetto tratto di banchina.

### **Articolo 58** **Obblighi durante la navigazione e la sosta in porto**

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

- a) prima di procedere all'ingresso nel porto di Vasto, contattare la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto sul canale VHF 16/12 al fine di ricevere eventuali istruzioni;
- b) procedere alla minima velocità di governo tale da non causare onde di riflesso che possano cagionare danni alle altre unità ormeggiate in porto;
- c) effettuare le manovre secondo la rotta più breve, evitando evoluzioni inutili e senza intralciare il movimento delle altre unità;
- d) fare ascolto radio continuo sul canale 16/12 VHF in modo da poter essere contattati o contattare le navi e le unità da pesca in movimento all'interno del porto;
- e) segnalare, in caso di nebbia, la propria presenza con i previsti segnali acustici;

- f) mantenere, per quanto applicabile, sempre in funzione il sistema di identificazione automatica – A.I.S. (Articolo 6 comma 3 del D. Lgs. n. 196/2005 - per le unità che hanno l'obbligo di detto dispositivo);
- g) lasciare libera la rotta alle navi in manovra di accesso o in uscita e non ostacolare in nessun modo la manovra.

Durante la sosta in ambito portuale le unità da diporto dovranno:

- a) essere mantenute in idonee condizioni di galleggiabilità e di ormeggio. I comandanti/conducenti/proprietari/Armatore di unità che, per incuria o per altra causa dovessero affondare nel punto di ormeggio, dovranno provvedere al pronto recupero a propria cura e spese;
- b) ormeggiare in modo da non intralciare il transito, la manovra di altre unità;
- c) effettuare l'ormeggio con cavi idonei nonché con un congruo numero di parabordi allo scopo di evitare incidenti;
- d) eseguire prontamente movimenti lungo la banchina, che si rendessero necessari per permettere l'ormeggio di altre unità su semplice disposizione verbale del personale dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto;
- e) assicurare la presenza a bordo dei componenti l'equipaggio in numero sufficiente per garantire le manovre, quando ormeggiate alle banchine non specificatamente riservate al diporto;
- f) in presenza di condizioni meteorologiche sfavorevoli (forte vento e/o risacca) i proprietari delle imbarcazioni dovranno adottare ogni azione necessaria ed indispensabile per la sicurezza degli ormeggi, della navigazione e per la salvaguardia della vita umana in mare.

#### **Articolo 59 Divieti**

Alle unità da diporto nell'area portuale di Vasto è fatto divieto di:

- a) ormeggiare in modo tale da superare la congiungente tra la testata del Molo di Ponente e lo scivolo di alaggio e varo;
- b) ormeggiare in testata al pontile più meridionale.
- c) navigare a vela o con tavole a vela all'interno dell'ambito portuale, fatto salvo casi particolari espressamente autorizzati dall'Autorità Marittima. Le unità da diporto a vela prive di motore ausiliario in uscita o in entrata dal Circolo Nautico Vasto potranno veleggiare unicamente per uscire dal porto e farvi rientro. Tale facoltà non è data durante la manovra di entrata e uscita dal porto di navi mercantili;
- d) avvicinarsi alle navi ormeggiate alle banchine del porto;
- e) sostare, anche se ancorate, fuori dai posti di ormeggio;
- f) compiere operazioni di alaggio e varo a mezzo gru senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima;
- g) praticare la pesca sportiva nel canale di accesso, nello specchio acqueo dell'ambito portuale e nelle relative adiacenze ed in particolar modo entro un raggio di 500 (cinquecento) metri dai fanali rosso e verde di ingresso al porto;
- h) gettare, abbandonare, depositare, riunire rifiuti, di qualsiasi genere, sui pontili, sulle banchine ed in qualsiasi area del porto. I rifiuti devono essere conferiti secondo le modalità stabilite dal vigente "piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti nel porto di Vasto";

- i) occupare i pontili, le banchine e le aree non destinate al rimessaggio con imbarcazioni di qualsiasi tipo e/o attrezzi/merci varie;
- j) l'impiego dei motori, se non per il tempo strettamente necessario alle operazioni di manovra delle unità;
- k) approdare o ormeggiare alla banchina di Ponente durante le operazioni di carica/scarica di navi cisterna;
- l) avvicinarsi a meno di 50 metri dalle navi ormeggiate presso le banchine commerciali;
- m) ormeggiare o approdare alle dighe foranee salvo che per inderogabili esigenze ed emergenze;
- n) il lavaggio della carena delle unità;
- o) eseguire lavori di verniciatura o manutenzione in banchina o sui pontili;
- p) la sosta al di fuori degli ormeggi assegnati;
- q) Il deposito/rimessaggio delle unità al di fuori della apposita area in concessione;
- r) l'uso di barbecue o griglie a carbone o gas in banchina o sui pontili (fatta eccezione per l'area appositamente attrezzata presso la sede del CNV), come anche l'uso di fuochi artificiali o fiamme libere.
- s) usare detersivi e/o sostanze non biodegradabili per il lavaggio delle unità;
- t) usare in modo improprio l'acqua delle colonnine presenti in porto;
- u) la balneazione e qualsiasi attività subacquea per effettuare ispezioni, interventi o riparazioni alle imbarcazioni, quest'ultima tranne nei casi in cui sia effettuata da personale specializzato e formalmente autorizzato dall'Autorità Marittima.

### **Articolo 60 Misure antincendio**

Ferme restando le disposizioni antincendio previste dalle pianificazioni vigenti, il proprietario/armatore/conducente di unità da diporto ormeggiata in porto deve:

- a)** mantenere i mezzi/dotazioni antincendio in buono stato di conservazione, verificandone l'efficienza e l'eventuale scadenza;
- b)** gli impianti elettrici di bordo devono essere in perfetto stato di funzionamento e manutenzione;
- c)** evitare di lasciare sotto tensione, se non necessario, l'attacco elettrico alla banchina e le relative utenze di bordo, isolando quelle non indispensabili e provvedendo alla ricarica delle batterie solo quando l'unità è presidiata o comunque controllata;
- d)** verificare la corretta chiusura di tutti i rubinetti dei combustibili (benzina, gasolio, g.p.l., ecc.), che non vi siano fiamme libere, fornelli a gas e/o altro possibile innesco di incendio a bordo;
- e)** prima della messa in moto del motore a benzina l'utente deve provvedere all'aerazione del vano motore;

- f) i compartimenti di bordo contenenti bombole di gas liquido devono essere adeguatamente ventilati;
- g) gli estintori di bordo devono essere rispondenti alle norme in vigore, in numero sufficiente ed in perfetta efficienza;
- h) dovrà in ogni caso evitarsi l'uso di materiali ed apparecchiature pericolosi.
- i) È vietato procedere al travaso di combustibili e/o rifornimento a mezzo di apprestamenti, sistemi o apparecchiature non previste.
- j) È vietata altresì la sosta e la fermata di qualsiasi tipo di autoveicolo, il deposito di merci o qualsiasi altro intralcio al rapido impiego delle prese idriche della rete antincendio del porto, idoneamente indicata mediante segnaletica orizzontale e verticale.

### **Articolo 61 Misure antinquinamento**

All'interno del porto, nonché in mare entro 200 metri dall'imboccatura, è comunque fatto obbligo di:

- evitare ogni forma di inquinamento ambientale, e depositare rifiuti solidi, acque ed olii di sentina, batterie esauste ed ogni altro tipo di materiale inquinante o ingombrante, esclusivamente nella apposita isola ecologica;
- impiegare per le necessità di bordo solo prodotti detersivi biodegradabili;
- utilizzare i servizi igienici di bordo solo in caso l'unità sia dotata di specifiche installazioni per la raccolta degli scarichi, ai sensi delle vigenti norme;
- dare immediato avviso alla società concessionaria, in caso di sversamento di idrocarburi o altra forma di inquinamento ambientale in ambito portuale, ed adottare ogni utile provvedimento per contenere o limitare i danni causati dal proprio comportamento o sotto la propria responsabilità;
- evitare ogni forma di inquinamento acustico ed elettromagnetico, ai sensi delle vigenti norme. In particolare, le unità all'interno del porto devono tenere disattivati i radar di bordo;
- rispettare la disciplina in premessa, le altre applicabili norme in materia di salvaguardia ambientale, le Ordinanze ed ogni altra vigente disposizione della competente Autorità Marittima.

### **Articolo 62 Dotazioni antinquinamento**

Il Circolo Nautico Vasto deve avere prontamente disponibile il seguente materiale:

- 40 m. di panne galleggianti portuali;
- 100 fogli oleoassorbenti.

Il concessionario/gestore potrà avvalersi, per il supporto tecnico-operativo, di ditte autorizzate, dotate di mezzi nautici antinquinamento per fronteggiare le emergenze sia in porto che nelle acque antistanti.

### **Articolo 63**

#### **Operazioni di rifornimento**

È vietata ogni forma di rifornimento di combustibili liquidi e oli lubrificanti in modalità non conformi alla normativa vigente (p.e. tramite taniche/bidoni).

### **Articolo 64**

#### **Area di sosta a terra in concessione al Circolo Nautico**

È vietato destinare ad altro uso e/o cedere a terzi non soci l'area in concessione nell'ambito del porto di Vasto (**allegato 9**).

Il concessionario è responsabile nei confronti dell'Autorità Marittima del corretto uso e gestione della predetta area.

Nell'area in concessione è, inoltre, vietato lo svolgimento di qualsiasi attività di manutenzione straordinaria riconducibili a cantieristica specializzata alle unità ivi depositate.

Le piccole attività di manutenzione ordinaria (definite quali attività la cui esecuzione non richiede competenza specifica) dovranno essere svolte con condizioni meteorologiche favorevoli assicurate, in linea con il Regolamento dell'area in concessione rispettando la normativa vigente sulla tutela dell'ambiente e le norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro.

È fatto espresso divieto di:

- utilizzo acqua e/o attrezzature che necessitano dell'impiego di acqua;
- utilizzo di sostanze, preparati, soluzioni di natura chimica con modalità tali da generare un potenziale danno ambientale e nel rispetto del contenuto delle relative schede di sicurezza;
- effettuare lavori che prevedano l'uso fiamma;
- effettuare lavori sull'alberatura;
- Utilizzare attrezzature da lavoro (selle, invasature, scale, trabattelli etc) non conformi alle vigenti norme di sicurezza nei luoghi di lavoro con specifico riferimento alle disposizioni contenute nel TITOLO III - USO DELLE ATTREZZATURE DI LAVORO E DEI DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE con i relativi allegati del D. lgs. 81/2008);

Possono richiedere di usufruire dell'area di sosta a terra in concessione al CNV esclusivamente soci del circolo proprietari delle unità da diporto previo nulla osta rilasciato dal Presidente pro-tempore del Circolo da riportarsi in calce alla domanda di alaggio e varo.

Qualora debbano essere effettuati piccoli interventi di manutenzione ordinaria gli stessi dovranno essere specificati nella istanza DI ALAGGIO E VARO dettagliando il nominativo o la ragione sociale dell'incaricato a tale incombenza e le relative modalità di esecuzione. La ditta autorizzata allo svolgimento dei lavori, dovrà essere iscritta nel Registro di cui all'Art. 68 del Codice della Navigazione tenuto dalla Capitaneria di Porto di Ortona.

Tutti i prodotti di scarto derivanti dalla lavorazione dovranno essere opportunamente smaltiti (residui pulizia carena, olio esausto etc) e copia degli eventuali formulari dovrà essere sempre disponibile a semplice richiesta dell'Autorità Marittima e comunque dovrà essere presentata prima del rilascio dell'autorizzazione al varo.



## **Articolo 65**

### **Attività velica a scopo didattico**

È consentita l'effettuazione di attività veliche (limitatamente al solo transito) a scopo didattico con derive, da parte del Circolo Nautico.

Tale attività dovrà essere svolta sotto la vigilanza ed il controllo di un istruttore abilitato comunicando sul canale 16 VHF l'orario di inizio e fine attività all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.

L'organizzatore/supervisore delle attività deve garantire il costante ascolto sul canale VHF nonché prevedere la costante presenza di una idonea unità navale abilitata a prestare assistenza in caso di necessità.

## **Articolo 66**

### **Rinvio**

Le norme del presente Capo IV non si applicano alle navi da diporto per le quali dovrà farsi espresso rinvio alla disciplina prevista per le navi, di cui al Capo II del presente Regolamento.

## **CAPO V SERVIZI PORTUALI**

### **Articolo 67 Servizio di rimorchio**

Il servizio di rimorchio per l'ingresso e l'uscita dal porto di Vasto è espletato dalla Società Concessionaria del Servizio di Rimorchio a norma del "Regolamento unico per il Servizio di Rimorchio delle navi nelle rade e nei Porti di Pescara, Ortona e Vasto".

Per il porto di Vasto devono obbligatoriamente avvalersi dell'assistenza del rimorchiatore per l'effettuazione delle operazioni di ingresso ed uscita dal porto nonché durante le fasi di ormeggio e disormeggio:

- a) le navi di lunghezza fuori tutto superiore a 85 metri. L'obbligo non si applica alle navi di lunghezza fuori tutto superiore a 85 metri ed inferiore o uguale a 120 metri se dotate dei seguenti mezzi di propulsione: bielica con elica trasversale prodiera ovvero monoelica con elica trasversale prodiera e poppiera.
- b) le navi, indipendentemente dalla lunghezza, che trasportano merci classificate come sostanze liquide nocive e prodotti chimici liquidi pericolosi in base all'I.B.C. Code ed al B.C.H. Code, merci classificate come pericolose in base all'I.M.D.G. Code, gas liquefatti alla rinfusa indicati nell'I.G.C. Code e nel G.C. Code, merci solide alla rinfusa di cui al gruppo B del IMSBC Code, con esclusione delle merci inserite nelle categorie 9 e MHB, per le quali, fermo restando quanto previsto al precedente punto a), il servizio di rimorchio può essere reso comunque obbligatorio con provvedimento motivato dell'Autorità Marittima in base alle circostanze contingenti ed alle specifiche caratteristiche delle merci effettivamente trasportate.
- c) le navi di lunghezza superiore a 60 m., nel caso in cui in porto siano ormeggiate navi che trasportano merci classificate come sostanze liquide nocive e prodotti chimici liquidi pericolosi in base all'I.B.C. Code ed al B.C.H. Code, merci classificate come pericolose in base all'I.M.D.G. Code, gas liquefatti alla rinfusa indicati nell'I.G.C. Code e nel G.C. Code, merci solide alla rinfusa di cui al gruppo B del IMSBC Code, con esclusione di quelle appartenenti alle categorie 9 e MHB, per le quali, fermo restando quanto previsto ai precedenti punti a) e b), il servizio di rimorchio può essere reso obbligatorio con provvedimento motivato dell'Autorità Marittima in base alle circostanze contingenti ed alle specifiche caratteristiche delle merci effettivamente trasportate.

L'obbligo non si applica alle navi di lunghezza superiore a 60 m. ed inferiore o uguale a 75 m., se dotate dei seguenti mezzi di propulsione: bielica con elica trasversale prodiera ovvero monoelica con elica trasversale prodiera e poppiera.

Particolari limitazioni sono, inoltre, previste per le navi di lunghezza superiore a 150 metri non dotate di elica trasversale prodiera di adeguata potenza che trasportano merci classificate come sostanze liquide nocive e prodotti chimici liquidi pericolosi in base all'I.B.C. Code ed al B.C.H. Code, merci classificate come pericolose in base all'I.M.D.G. Code, gas liquefatti alla rinfusa indicati nell'I.G.C. Code e nel G.C. Code, merci solide alla rinfusa di cui al gruppo B del IMSBC Code, (con esclusione delle merci inserite nelle categorie 9 e MHB, per le quali, con provvedimento motivato dell'Autorità Marittima, possono essere previste analoghe limitazioni in base alle circostanze contingenti ed alle specifiche caratteristiche delle merci effettivamente trasportate).

Le navi di cui al precedente comma non possono entrare e uscire dal porto ovvero effettuare le manovre di ormeggio o disormeggio se le banchine sono occupate da altre navi che trasportano merci classificate come sostanze liquide nocive e prodotti chimici liquidi pericolosi in base all'I.B.C. Code ed al B.C.H. Code, merci classificate come pericolose in base all'I.M.D.G. Code, gas liquefatti alla rinfusa indicati nell'I.G.C. Code e nel G.C. Code, merci solide alla rinfusa di cui al gruppo B dell'I.M.S.B.C. Code, (con esclusione delle merci inserite nelle categorie 9 e MHB, per le quali, con provvedimento motivato dell'Autorità

Marittima, possono essere previste analoghe limitazioni in base alle circostanze contingenti ed alle specifiche caratteristiche delle merci effettivamente trasportate).

Il Pratico locale o il Comandante della nave, devono segnalare tempestivamente all'Autorità Marittima i casi in cui, pur non essendo previsto come obbligatorio, l'utilizzo del rimorchiatore si renda necessario al fine di tutelare la sicurezza della navigazione e delle infrastrutture portuali, in relazione a specifiche e motivate esigenze di sicurezza dipendenti dalle condizioni meteo marine ovvero da altre comprovate particolari circostanze contingenti.

Il Comandante del porto, su segnalazione del Pratico locale o del Comandante della nave, può in ogni caso disporre l'utilizzo del rimorchiatore anche quando non è previsto come obbligatorio, ovvero disporre l'impiego di ulteriori rimorchiatori in relazione a specifiche e motivate esigenze di sicurezza dipendenti dalle condizioni meteo marine ovvero da altre comprovate particolari circostanze contingenti.

Nei casi in cui il servizio di rimorchio è reso obbligatorio, deve essere assicurato con un mezzo avente le caratteristiche minime indicate nel "Regolamento unico per il Servizio di Rimorchio delle navi nelle rade e nei Porti di Pescara, Ortona e Vasto".

Il Comandante del rimorchiatore, il Pratico locale o il Comandante della nave, devono in ogni caso segnalare tempestivamente all'Autorità marittima, i casi in cui il rimorchiatore non risulti idoneo, per potenza o caratteristiche tecniche, all'espletamento del servizio.

### **Articolo 68 Servizio di pilotaggio**

Il servizio di pilotaggio per l'ingresso e l'uscita dal porto di Vasto è espletato da un Pratico Locale secondo le modalità stabilite dal relativo Regolamento del servizio di Pilotaggio.

Il Pratico Locale del Porto di Vasto potrà essere contattato via radio Canale 16/12 VHF, utilizzando quale zona di imbarco a bordo dell'unità, il punto nautico riportato nell'articolo 22 del presente Regolamento.

Tutte le unità superiori a 500 t.s.l., e comunque aventi l.f.t. superiore a m 60, che intendano fare ingresso e/o uscita dal porto di Vasto, dovranno obbligatoriamente avvalersi del servizio reso dal Pratico Locale del Porto di Vasto.

Le unità passeggeri, impegnate in servizio di linea (ai sensi del D.lgs. 28/2001), possono fare ingresso e/o uscita dal Porto di Vasto senza l'utilizzo del servizio di pratico locale, previo accertamento di un'adeguata familiarizzazione dei Comandanti di dette unità con le peculiari caratteristiche del porto mediante l'esecuzione di un congruo numero di manovre da stabilirsi a cura dell'Autorità Marittima di concerto con il Pratico Locale.

### **Articolo 69 Servizio di ormeggio**

Il servizio di ormeggio nel porto di Vasto, è espletato dal "Gruppo Unico Ormeggiatori Termoli-Vasto secondo le modalità stabilite dal relativo Regolamento del servizio di Ormeggio.

Alle navi adibite ai servizi portuali, comprese le bettoline 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 della navigazione.

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.

## **CAPO VI**

### **DISCIPLINA DEGLI ORMEGGI RISERVATI AI MEZZI DEI SERVIZI TECNICO NAUTICI**

#### **Articolo 70**

##### **Ormeggio dei mezzi destinati ai servizi tecnico-nautici**

L'area demaniale marittima a terra di complessivi 57 mq e il relativo specchio acqueo di complessivi 195 mq ubicati presso la banchina di Ponente zona testata del Porto di Vasto (**allegato 10**), sono funzionalmente destinati in via esclusiva agli ormeggi delle unità navali appartenenti ai servizi tecnico-nautici, servizi portuali o appartenenti a Pubbliche amministrazioni operanti nel porto di Vasto.

#### **Articolo 71**

##### **Divieti**

Nelle aree demaniali marittime di cui al precedente articolo è vietato il transito, l'ancoraggio e la sosta di qualsiasi altra unità navale non rientrante tra quelle previste e la sosta o il transito di qualsiasi persona e/o mezzo terrestre non appartenente alle predette categorie.

L'Autorità Marittima, per motivate esigenze e comunque per periodi limitati, potrà consentire in tale area l'ormeggio ad unità diverse da quelle specificate nell'articolo precedente.

MARCA DA BOLLO  
VALORE VIGENTE  
(Incollare qui)

**ALL'UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO**  
**Sez. Tecnica – 66054 – VASTO (CH)**

Il/La sottoscritto/a \_\_\_\_\_ nato/a a \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_) il  
\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ e residente a \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_) in via/piazza/c.da  
\_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_ in qualità di \_\_\_\_\_ chiede il  
RILASCIO dell'autorizzazione all'accosto per "UNITÀ INTENZIONATE A STAZIONARE  
STABILMENTE NEL PORTO DI VASTO" ai sensi dell'Ordinanza n° \_\_\_\_/2018 emessa in data  
\_\_\_\_.\_\_\_\_.2018.

- Unità denominata: " \_\_\_\_\_ " iscritta nei RR.NN.MM. &  
GG./MATRICOLE di \_\_\_\_\_ al n° \_\_\_\_\_ - T.S.L. \_\_\_\_\_ - L.F.T. \_\_\_\_\_ -  
Pescaggio m. \_\_\_\_\_

POSTO D'ORMEGGIO DA OCCUPARE: \_\_\_\_\_

(Inserire dettagliata e precisa indicazioni del punto di ormeggio occupato con eventuale planimetria)

A tale scopo il sottoscritto dichiara:

- a) di essere a conoscenza dei contenuti dell'Ordinanza n° \_\_\_\_/2018 in data \_\_\_\_\_.\_\_\_\_.2018 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto e di tutte le successive modificazioni e integrazioni;
- b) di essere intenzionato a far base stabile nel porto di Vasto, e di impegnarsi a comunicare eventuali variazioni o modificazioni ai dati dichiarati nonché l'eventuale trasferimento anche temporaneo in altro porto;
- c) di impegnarsi ad ormeggiare in modo da garantire la sicurezza dell'ormeggio e da ottimizzare gli spazi disponibili in banchina;
- d) di garantire la pronta reperibilità di personale idoneo a manovrare l'unità in caso di necessità così come indicato nell'allegata dichiarazione controfirmata anche dal personale designato.

Si allega la seguente documentazione:

1. marca da bollo da € 16,00 da apporre sull'autorizzazione;
2. fotocopia di un certificato R.I.P. unitamente a copia della Licenza di Pesca (solo per unità non iscritte a Vasto);
3. fotocopia di un estratto storico dai RR.NN.MM. & GG./MATRICOLE (solo per unità non iscritte a Vasto);
4. fotocopia di un documento personale di riconoscimento in corso di validità;
5. fotocopia del piano di sicurezza dell'unità ai sensi del D.Lgs 271/99;
6. fotocopia della licenza di navigazione, annotazioni di sicurezza e ruolino equipaggio (solo per unità da pesca non iscritte a Vasto);
7. dichiarazione dell'armatore/comandante indicante il personale reperibile in caso di necessità controfirmata dagli interessati.-

Vasto, li \_\_\_\_\_

IL/LA RICHIEDENTE

MARCA DA BOLLO  
VALORE VIGENTE  
(Spillare qui)

**ALL'UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO**  
**Sez. Tecnica – 66054 – VASTO (CH)**

MARCA DA BOLLO  
VALORE VIGENTE  
(Incollare qui)

Il/La sottoscritto/a \_\_\_\_\_ nato/a a \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_) il  
\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ e residente a \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_) in via/piazza/c.da  
\_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_ in qualità di \_\_\_\_\_ chiede il  
RILASCIO dell'autorizzazione all'accosto per "UNITÀ INTENZIONATE A STAZIONARE  
PROVVISORIAMENTE NEL PORTO DI VASTO" ai sensi dell'Ordinanza n° \_\_\_\_/2018 emessa in data  
\_\_\_\_.\_\_\_\_.2018.

- Unità denominata: " \_\_\_\_\_ " iscritta nei RR.NN.MM. &  
GG./MATRICOLE di \_\_\_\_\_ al n° \_\_\_\_\_ - T.S.L. \_\_\_\_\_ - L.F.T. \_\_\_\_\_ -  
Pescaggio m. \_\_\_\_\_ -

POSTO D'ORMEGGIO DA OCCUPARE: \_\_\_\_\_

(Inserire dettagliata e precisa indicazioni del punto di ormeggio occupato con eventuale planimetria)

A tale scopo il sottoscritto dichiara:

- di essere a conoscenza dei contenuti dell'Ordinanza n° \_\_\_\_/2018 in data \_\_\_\_.\_\_\_\_.2018 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto e di tutte le successive modificazioni e integrazioni;
- di essere intenzionato a far base stabile nel porto di Vasto, e di impegnarsi a comunicare eventuali variazioni o modificazioni ai dati dichiarati nonché l'eventuale trasferimento anche temporaneo in altro porto;
- di impegnarsi ad ormeggiare in modo da garantire la sicurezza dell'ormeggio e da ottimizzare gli spazi disponibili in banchina;
- di garantire la pronta reperibilità di personale idoneo a manovrare l'unità in caso di necessità così come indicato nell'allegata dichiarazione controfirmata anche dal personale designato.

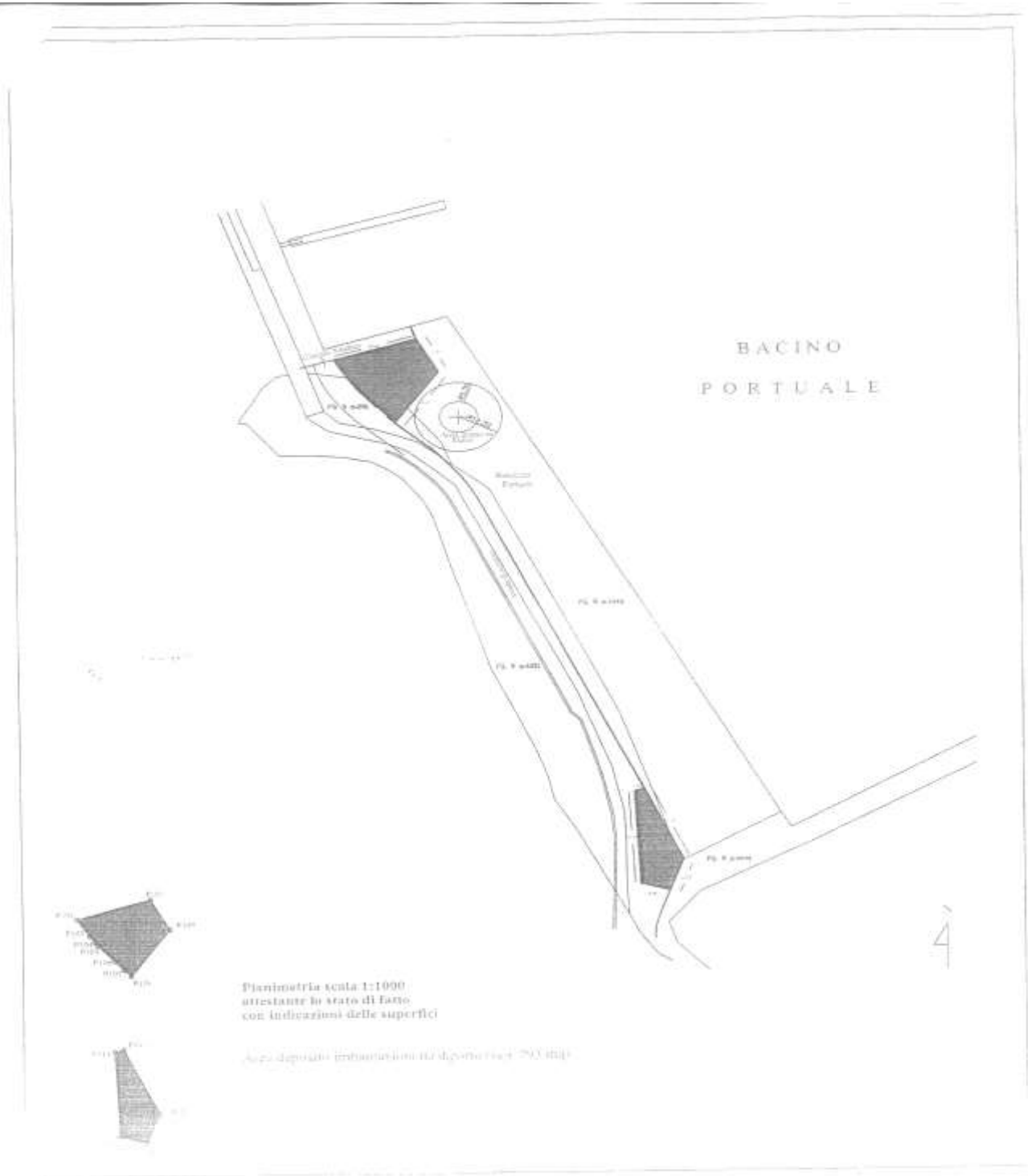
Si allega la seguente documentazione:

- marca da bollo da € 16,00 da apporre sull'autorizzazione;
- fotocopia di un certificato R.I.P. unitamente a copia della Licenza di Pesca (solo per unità non iscritte a Vasto);
- fotocopia di un estratto storico dai RR.NN.MM. & GG./MATRICOLE (solo per unità non iscritte a Vasto);
- fotocopia di un documento personale di riconoscimento in corso di validità;
- fotocopia del piano di sicurezza dell'unità ai sensi del D.Lgs 271/99;
- fotocopia della licenza di navigazione, annotazioni di sicurezza e ruolino equipaggio (solo per unità da pesca non iscritte a Vasto);
- dichiarazione dell'armatore/comandante indicante il personale reperibile in caso di necessità controfirmata dagli interessati.-

Vasto, li \_\_\_\_\_

IL/LA RICHIEDENTE

MARCA DA BOLLO  
VALORE VIGENTE  
(Spillare qui)



# **TITOLO III POLIZIA DELLE AREE PORTUALI**

## **CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI**

### **Articolo 72 Occupazione di specchi acquei**

È vietata l'occupazione di specchi acquei portuali con zattere, legnami o con altri materiali galleggianti.

### **Articolo 73 Divieti in ambito portuale**

È fatto divieto di gettare negli specchi acquei portuali spazzature, ceneri, sostanze oleose, immondizie e rifiuti di qualsiasi specie, nonché acque nere o grigie.

L'eventuale getto in mare di residui solidi galleggianti e/o spandimento di prodotti oleosi dovranno essere eliminati nel più breve tempo possibile a cura ed a spese del responsabile con mezzi propri o avvalendosi di ditte appositamente attrezzate ed opportunamente autorizzate. Ciò indipendentemente dalle sanzioni previste in materia dalle norme in vigore.

Qualora il responsabile non provvedesse ad eseguire la pulizia e/o la bonifica come sopra indicato, l'Autorità Marittima provvederà d'ufficio a spese ed in danno del contravventore.

### **Articolo 74 Sommersione di merci e materiali**

Nel caso di sommersione di merci e di altri materiali negli specchi acquei portuali si procederà a norma dell'art. 72 del Codice della Navigazione e dell'art. 89 del Regolamento per la navigazione marittima. Nel caso di sommersione di navi o di aeromobili si procederà a norma dell'art. 73 del Codice della Navigazione e degli art. 90 e seguenti del relativo Regolamento.



## **CAPO II**

# **DISCIPLINA DELLE OPERAZIONI DI ALAGGIO E VARO DELLE UNITÀ NAVALI**

### **Articolo 75** **Generalità**

Nell'ambito del porto di Vasto, negli spazi destinati alla pubblica fruizione, l'alaggio e/o il varo di unità navali avvengono nel rispetto e con le modalità previste dal presente Regolamento.

### **Articolo 76** **Autorizzazione per l'esercizio dell'attività di alaggio e/o varo**

Nel porto di Vasto l'esercizio dell'attività di alaggio e/o varo e/o movimento a terra di unità navali è subordinato ad apposita autorizzazione di durata annuale da richiedersi alla Capitaneria di Porto di Ortona secondo le modalità specificate dall'Ordinanza per la disciplina delle attività ex art.68 C.N. in vigore.

È vietato l'alaggio ed il varo di unità navali in genere nell'ambito portuale del porto di Vasto senza le preventive comunicazioni e/o il rilascio di apposito nulla-osta dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.

### **Articolo 77** **Esecuzione operazioni di alaggio e/o varo**

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

- a) a mezzo scalo di alaggio di cui all'articolo 3 lettera g. del presente regolamento, in modo autonomo (unità di piccolo tonnellaggio munite di idoneo carrello) o con l'ausilio dei locali cantieri navali;
- b) a mezzo autogrù – esclusivamente nelle zone portuali meglio individuate nell'articolo 3 del Presente Regolamento.

### **Articolo 78** **Norme per l'alaggio ed il varo di unità presso lo scalo pubblico con o senza l'ausilio dei cantieri navali**

Gli armatori/proprietari di piccole unità la cui lunghezza non superi i 7,50 (sette/50) metri, munite di idoneo carrello ed idonei argani/verricelli, che intendono alare o varare le proprie unità presso lo scalo di alaggio del Porto di Vasto, devono inoltrare apposita richiesta di autorizzazione in bollo (**allegato 11**) compilata solo per la parte di competenza – mentre gli armatori/proprietari che intendono alare o varare le proprie unità con l'ausilio dei cantieri navali devono inoltrare la medesima richiesta di autorizzazione in bollo ma completata in ogni sua parte a questa Autorità Marittima.

Le suddette richiesta di autorizzazione dovranno essere inoltrate con almeno 48 ore di anticipo – anche a mezzo fax – salvo casi particolari che saranno valutati da questa Autorità Marittima.

Sullo scalo di alaggio del porto di Vasto è autorizzato l'alaggio ed il varo di unità di stazza lorda non superiore a 90 (novanta) tonnellate.

Eventuali operazioni relative a natanti di tonnellaggio superiore dovranno essere autorizzate, di volta in volta, dal Comandante del Porto.

Ogni proprietario compirà le operazioni a proprio rischio e pericolo e sarà responsabile personalmente per eventuali danni cagionati a persone e/o cose.

La sosta in porto di autoveicoli e dei carrelli dovrà essere limitata nel tempo strettamente necessario ad eseguire le suddette operazioni e con l'osservanza della pertinente Ordinanza di questo Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto che disciplina l'accesso in ambito portuale.

### **Articolo 79** **Norme per l'alaggio ed il varo di unità con autogrù**

Gli armatori/proprietari che intendono alare o varare le proprie unità nel Porto di Vasto a mezzo autogrù, devono inoltrare apposita istanza in bollo (**allegato 12**) a questa Autorità Marittima intesa ad ottenere la relativa autorizzazione.

Le suddette istanze, salvo casi particolari che saranno valutati di volta in volta da questa Autorità Marittima, devono essere inoltrate con almeno 48 ore di anticipo.

L'istanza deve essere firmata per accettazione, dalle ditte/società esecutrici dell'operazione (può essere presentata in un'unica istanza la richiesta di alaggio e varo solo nel caso che il varo avvenga entro 30 giorni).

Le operazioni di alaggio e varo possono essere eseguite esclusivamente dalle ditte/società in regola con le previste comunicazioni di inizio attività, a titolo continuativo o occasionale, nell'ambito demaniale del Compartimento Marittimo di Ortona, ai sensi delle norme in vigore.

L'Amministrazione Marittima, valutati i dati forniti, qualora ne ricorrano i presupposti, provvederà a rilasciare il suddetto nulla-osta, ponendo le eventuali prescrizioni che, riferite alle diverse situazioni, avranno l'obiettivo di assicurare la pubblica incolumità nonché il regolare e sicuro svolgimento delle attività portuali. Le autorizzazioni saranno rilasciate distinte per singola operazione di alaggio e varo.

L'alaggio e il varo di unità navali a mezzo autogrù, autorizzate ai sensi del presente articolo, è consentito esclusivamente sui tratti di banchina di volta in volta individuati dall'Autorità Marittima.

### **Articolo 80** **Prescrizioni per i cantieri navali**

Ferme restanti le disposizioni contenute nel presente regolamento, i titolari dei cantieri navali sono tenuti all'osservanza di tutte le disposizioni/prescrizioni impartite dagli organismi cui la legge demanda specifiche competenze nelle materie direttamente o di riflesso connesse alla presente materia (A.S.L. – ISPETTORATO DEL LAVORO – ISPEL- INAIL – ecc..).

### **Articolo 81** **Ordine di precedenza nelle operazioni di alaggio/varo**

L'ordine di precedenza è determinato dalla data e dall'ora di inizio delle operazioni.

In caso di coincidenza parziale o totale dei tempi di effettuazione delle operazioni, le operazioni di varo hanno la precedenza su quelle di alaggio.

A parità di tipo di operazione si avrà riguardo alla data e al numero di assunzione a protocollo della richiesta di autorizzazione.

Alle unità navali che abbiano subito danni tali da compromettere la galleggiabilità spetta la precedenza assoluta. La predetta circostanza dovrà essere accertata da un Ente tecnico certificato o, in casi di impedimento, dall'Autorità Marittima.

### **Articolo 82** **Prescrizioni**

È vietata l'esecuzione delle operazioni di alaggio e varo in ore notturne, con condizioni meteorologiche sfavorevoli e con persone a bordo dell'unità da alare e/o varare, salvo in caso di forza maggiore e con l'autorizzazione del Comandante del Porto.

Le operazioni possono essere effettuate esclusivamente dal personale tecnico delle ditte opportunamente autorizzate all'esecuzione dei lavori di cui trattasi secondo le disposizioni vigenti in materia.

La ditta/società autorizzata assume altresì la direzione delle operazioni di alaggio/varo dell'unità, fermo restando l'obbligo di verificare prima dell'esecuzione delle stesse, le condizioni della banchina e le sopportabilità della stessa al tonnellaggio dell'unità da alare/varare.

Ai fini della ripartizione del carico è fatto obbligo alle ditte/società esecutrici di utilizzo delle previste piastre per tutti gli stabilizzatori utilizzati.

Fermo restando le eventuali osservazioni/precisazioni dettate in materia di igiene e sicurezza del lavoro, la società/ditta esecutrice delle operazioni nel corso delle fasi di alaggio/varo è tenuta alla scrupolosa osservanza delle seguenti prescrizioni:

- a) è vietato effettuare le operazioni di alaggio e/o varo in carenza dell'autorizzazione rilasciata dall'Autorità Marittima, da esibirsi, a richiesta, agli organi di polizia;
- b) le operazioni dovranno essere eseguite a distanza di sicurezza dal ciglio di banchina;
- c) le operazioni di varo/alaggio non dovranno essere eseguite qualora nel raggio di metri 15 (quindici) dal mezzo che opera siano in corso operazioni di rifornimento combustibile, saldatura/lavori con fiamma, in genere operazioni potenzialmente pericolose e/o incompatibili;
- d) dovranno essere poste tutte le azioni ritenute più opportune e appropriate in materia di sicurezza e tutela dei lavoratori sul luogo di lavoro previste dalle normative in vigore;
- e) sull'unità navale che dovrà essere alata/varata non devono essere presenti persone, sporgenze od ingombri ed inoltre dovrà essere scarica di merci e di liquidi o gas infiammabili e/o inquinanti;
- f) dovrà provvedere a tutte le operazioni di pulizia delle banchine a termine delle operazioni;
- g) le fasce utilizzate per il sollevamento devono essere collaudate e munite dei prescritti certificati tecnici di omologazione;
- h) non dovranno essere costituite situazioni pregiudizievoli alla pubblica incolumità, adottando tutte quelle precauzioni dettate non solo dal buon senso, che assicurano la prevenzioni di incidenti;
- i) dovrà porsi ogni possibile cautela affinché non vengano causati danni alla banchina ed alle infrastrutture portuali in genere;
- j) dovrà verificare che non ci siano nelle vicinanze persone e/o mezzi non autorizzati e comunque non interessate alle operazioni di alaggio/varo;
- k) dovrà essere evitata ogni forma di inquinamento marino, col divieto assoluto di gettare rifiuti di ogni genere nell'ambito del demanio marittimo e delle zone portuali;
- l) devono essere rispettate le norme del Codice della Strada, procedendo a velocità moderata, e predisponendo eventuale illuminazione artificiali nel caso in cui quelle portuali siano insufficienti;
- m) durante le fasi di sollevamento, è vietato l'avvicinamento, la sosta, ed il transito nella zona interessata dalle operazioni di persone e/o mezzi in genere, non addette ai lavori, a tal fine la zona dovrà essere opportunamente interdetta;
- n) è fatto obbligo agli addetti ai lavori utilizzare i dispositivi di protezione individuali previsti dalle normative vigenti;
- o) assicurarsi che lo spazio di manovra sia libero ed a distanza dalla eventuale linee elettriche presenti nella zona della operazioni;
- p) le operazioni di alaggio/varo dovranno essere eseguite in modo tale da non creare intralcio alle eventuali operazioni portuali in corso e comunque a debita distanza di navi agli ormeggi nel porto di Vasto;
- q) è altresì vietato:
  - 1) lasciare il carico sospeso incustodito;
  - 2) utilizzare l'autogrù per il sollevamento e il trasporto di persone;

- 3) utilizzare l'autogrù per servizi diversi da quelli a cui è destinata;
- 4) sollevare carichi superiori alla portata nominale e/o carichi non in equilibrio con la stabilità dell'unità;
- 5) utilizzare l'autogrù quando la stessa non è perfettamente rispondente in tutte le sue funzioni operative.

### **Articolo 83**

#### **Danni, deposito cauzionale e responsabilità**

Ferme restando le responsabilità e gli adempimenti prescritti dalla Legge in caso di danni recati a terzi, tutte le società/ditte opportunamente autorizzate alle operazioni di alaggio/varo dall'Autorità marittima, sono tenute ad informare immediatamente l'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto in caso di danni arrecati a opere o strutture portuali o viarie (tombini, cunicoli, segnaletica, eccetera).

## CAPO III ATTIVITÀ SUBACQUEA NEL PORTO DI VASTO

### Articolo 84 Definizioni

Ai fini dell'applicazione delle norme contenute nel presente Capo si intende per:

- a) **Operazione subacquea:** qualsiasi attività che prevede l'impiego di sommozzatori (OTS).
- b) **Sommozzatore:** persona in possesso "dell'attestato di qualifica professionale, con allegato brevetto, di operatore tecnico subacqueo (sommozzatore) rilasciati da istituti di Stato o legalmente riconosciuti ovvero essere in possesso dell'attestato conseguito al termine dei corsi di formazione professionale effettuati secondo le modalità previste dall'art. 5 della legge 21 dicembre 1978, n. 845, e dalle relative leggi regionali di attuazione" (**Decreto Ministeriale 2 febbraio 1982 n. 144200**).
- c) **Attività lavorativa subacquea di basso fondale:** qualsiasi tipo di **operazione subacquea** da svolgersi, a scopo non diportistico, da una batimetrica di 0 m. e fino ad una batimetrica di – 50 m. (*meno/cinquanta*), condotte utilizzando gas compresso fisiologico per la respirazione umana ed eseguite da sommozzatori equipaggiati con ombelicale collegato direttamente alla superficie oppure a campana subacquea aperta o chiusa o basket dotato di bombole di gas fisiologico per la respirazione. Un sommozzatore deve essere considerato impegnato in **attività lavorativa** subacquea, dal momento in cui comincia la preparazione all'immersione e fino a quando egli non abbia fatto ritorno al luogo in superficie dove l'immersione ha avuto inizio.
- d) **Attività lavorativa subacquea di alto fondale:** qualsiasi tipo di operazione subacquea da svolgersi, da una batimetrica superiore ai – 50 m. (*meno/cinquanta*), con l'uso di impianti per alti fondali e camera di decompressione.
- e) **Emergenza:** evento non programmato che mette in pericolo la salute e/o la sicurezza del sommozzatore durante l'operazione subacquea.
- f) **Diving Supervisor/ Preposto alla sicurezza (DS):** un sommozzatore, o ex sommozzatore esperto, formalmente nominato, competente per le tecniche operative da impiegarsi, responsabile della conduzione e della sicurezza delle operazioni subacquee, che ha ricevuto un'adeguata e specifica formazione, informazione e un aggiornamento periodico in materia di primo soccorso, così come disciplinata dal D.Lgs 81/08.
- g) **Sommozzatore in stand-by:** sommozzatore qualificato adibito all'assistenza in caso di emergenza al sommozzatore in immersione, mantenendosi pronto all'intervento d'emergenza per tutta la durata dell'operazione subacquea.
- h) **Ombelicale:** una combinazione di manichette e cavi (in grado di assicurare alimentazione di gas e respirazione e di connessione a voce a due vie, nonché eventualmente di acqua calda, in misura variabile a seconda del tipo e dello scopo dell'immersione), tale da consentire anche il recupero ed il sollevamento.
- i) **Unità di appoggio:** nave/imbarcazione/natante regolarmente iscritto ad "*uso conto proprio*" e/o "*al traffico*" nei registri Navi minori e Galleggianti tenuti dall'Autorità Marittima, ovvero in registro equipollente di altro Stato estero dai quali si evinca la specifica destinazione d'uso, a seguito di accertamento tecnico da parte dell'ente di classificazione riconosciuto.
- j) **Report d'intervento:** verbale riassuntivo dell'operazione subacquea da redigersi quotidianamente a cura del DS (**allegato 13**).
- k) **Lista di Controllo/Check List:** pianificazione e verifica, con elenco dettagliato di tutte le fasi necessarie allo svolgimento dell'attività lavorativa subacquea in sicurezza.
- l) **Inshore diving;** tutte le attività lavorative subacquee in prossimità della costa per effettuare lavori di ingegneria civile, in banchine, porti, fiumi, canali sotterranei, canali, laghi, stagni, serbatoi e vasche o piscine artificialmente costruiti; lavori connessi

all'ambiente marino ed allevamenti ittici, che implicano il rigoroso rispetto delle norme su salute e sicurezza sul luogo di lavoro, ma non comprende le immersioni: profonde oltre i -50 m. (meno cinquanta) o in connessione con impianti offshore e gasdotti, immersioni tecniche con utilizzo di campana chiusa o saturazione; immersioni effettuate dalle navi con l'impiego di posizionamento dinamico, immersioni per le quali esiste una qualifica che le riconduce alle immersioni previste per l'Offshore Diving.

- m) **Offshore Diving** tutte le attività lavorative subacquee in collegamento con gli impianti offshore, pozzi, gasdotti, immersioni tecniche con utilizzo di campana chiusa e tecniche di saturazione, immersioni effettuate dalle navi con l'impiego di posizionamento dinamico.
- n) **SCUBA**: Tecnica di immersione condotta con sistema singolo ed autonomo di respirazione, costituito da erogatore a circuito aperto e bombola.
- o) **SSDE**: Tecnica di immersione con gas respiratorio fornito dalla superficie.

## **Articolo 85** **Ambito di applicazione**

Il presente titolo si applica a tutte le attività lavorative subacquee e iperbariche svolte a fini economici e industriali condotte nell'ambito del porto di Vasto, in proprio, o per conto terzi, da sommozzatori/OTS, di cui all'art. 85 lettera b) dipendenti da imprese/ditte individuali legalmente costituite per la specifica attività, o se straniere internazionalmente riconosciute adatte a tali lavori.

Sono escluse dall'applicazione del presente Capo le attività subacquee svolte:

- a) per fini amatoriali, sportivo-ricreativi e dilettantistici in genere, anche se a fini di lucro;
- b) per fini di ricerca, o di attività scientifica o culturale, salvo che tali attività comportino, a giudizio dell'autorità competente, la necessità di una complessa organizzazione dei lavori, ovvero l'utilizzazione di mezzi e di strumenti di supporto che richiedono abilitazioni specifiche oppure si svolgano a profondità superiori a - 50 metri;
- c) agli operatori appartenenti alle Forze armate dello Stato, ai corpi di polizia, alle organizzazioni dipendenti dalla protezione civile e alle istituzioni pubbliche, quando impegnati in operazioni dirette od ordinate dall'organismo di appartenenza.

## **Articolo 86** **Assicurazione**

Tutto il personale impiegato in operazioni subacquee dovrà essere coperto da idonea polizza assicurativa per infortuni e per danni verso terzi, che possano derivare dall'esecuzione delle operazioni stesse.

## **Articolo 87** **Richiesta di autorizzazione**

Chiunque intenda effettuare qualunque tipologia di attività lavorativa subacquea ha l'obbligo di chiedere l'autorizzazione formale a questa Autorità Marittima con apposita istanza in bollo (**allegato 14**) presentata da parte della ditta contenente i sotto elencati punti:

- a) Tipologia dei lavori da effettuare;
- b) Luogo, data e durata dei lavori;
- c) Nome del **D.S.**;
- d) Nome degli OTS e del sommozzatore in Stand/by indicando a favore di ciascuno di essi il numero di iscrizione al locale registro dei Sommozzatori, allegando copia dei relativi libretti di ricognizione.
- e) Dichiarazione di copertura assicurativa di cui all'art. 81;
- f) Dichiarazione di "inizio lavori" redatta dal **D.S.**;

- g) Dichiarazione da parte del Responsabile della Sicurezza sul luogo di lavoro della ditta richiedente di aver adempiuto a tutte le prescrizioni necessarie affinché l'attività da espletare avvenga secondo le disposizioni di legge e del presente regolamento.

Tale comunicazione formale dovrà essere presentata 48 ore prima a questa Autorità Marittima salvo comprovati casi di urgenza e/o necessità per ogni lavoro subacqueo da intraprendere, al fine di verificare l'inesistenza di vincoli ostativi e di consentire la pianificazione di eventuali ulteriori adempimenti, chiedendo, se ritenuto necessario, l'emanazione di apposite ordinanze per la costituzione di un'area di rispetto attorno al luogo dei lavori.

A tale comunicazione, dovrà seguire una comunicazione alla S.O. di questo Ufficio Circondariale Marittimo (via radio VHF CH 16 o via telefono 0873-310340), alcuni minuti prima dell'inizio effettivo delle operazioni, per comunicare l'inizio delle stesse.

Il medesimo obbligo di comunicazione permane anche per la fine delle operazioni subacquee.

## **Articolo 88**

### **Operazioni subacquee**

Le operazioni subacquee, devono essere pianificate, condotte ed eseguite con tutte le precauzioni necessarie alla tutela dell'incolumità e della sicurezza di tutto il personale impiegato nelle operazioni stesse, in particolare:

- a) Le operazioni devono essere eseguite esclusivamente da personale qualificato. I compiti assegnati a ciascun membro della squadra di lavoro devono essere commisurati alla maturata esperienza professionale per la lavorazione specifica che dovrà eseguirsi.
- b) Le operazioni subacquee devono essere eseguite sempre solo in presenza di un sommozzatore Stand-by disponibile. Per immersioni eseguite dalla superficie, il sommozzatore Stand-by deve mantenersi equipaggiato ed immediatamente pronto all'intervento nelle vicinanze del luogo di immersione per tutta la durata delle operazioni subacquee.
- c) Le operazioni subacquee devono essere eseguite assicurando la disponibilità di un'adeguata quantità di gas di respirazione ai sommozzatori per le lavorazioni che dovranno eseguirsi nonché, un'idonea riserva di gas di respirazione, pronta all'uso in caso di emergenza, sufficiente a garantire la risalita del sommozzatore e dello stand-by;
- d) L'uso dei segnali di identificazione dovrà essere adottato per tutta la durata delle operazioni subacquee;
- e) L'equipaggiamento e le attrezzature utilizzate durante le operazioni subacquee devono essere adatte allo scopo, mantenute in ordine ed in buono stato di conservazione;
- f) Tutte le immersioni devono essere eseguite con sistema di protezione individuale dal freddo adeguato alle condizioni ambientali;
- g) Il turno di lavoro giornaliero non dovrà eccedere le 12 ore e dovrà essere seguito da un turno minimo di riposo di 12 ore;
- h) Il tempo di immersione non dovrà superare i tempi indicati nella tabella di cui al punto 5.4.2 della Norma UNI 11366 del giugno 2010 (ad ogni buon fine in **allegato 15**);
- i) L'addestramento base del personale non può avvenire durante l'esecuzione di attività lavorative subacquee;
- j) Le operazioni subacquee non possono essere effettuate con unità di appoggio in movimento, ovvero con propulsore in movimento. Possono essere utilizzate unità di appoggio con propulsore in movimento quando queste sono in classe DP Vessel (Dynamic Position Vessel). In tal caso è obbligatoria l'entrata e l'uscita del sommozzatore tramite sistema di basket o mediante campana di immersione

subacquea. La lunghezza dell'ombelicale che collega il sommozzatore al basket o alla campana deve essere inferiore alla profondità fra i propulsori ed il sommozzatore stesso.

- k) Le operazioni subacquee non devono essere effettuate qualora la velocità della corrente marina, o le condizioni meteo-marine, siano tali da costituire un pericolo per i sommozzatori in immersione;
- l) Le operazioni subacquee condotte in ore notturne sono vietate, salvo eventuali casi di necessità e/o urgenza, che saranno valutati di volta in volta dall'Autorità Marittima;
- m) Durante le operazioni subacquee dovranno altresì essere rispettate tutte le norme in materia, nonché quelle concernenti la sicurezza sul lavoro;
- n) Qualora le immersioni subacquee avvengano ad una profondità superiore ai -12 (meno dodici) metri e non vi sia sul posto una camera iperbarica equipaggiata, deve essere predisposto un mezzo, anche navale o aereo, idoneo a trasportare, con la dovuta celerità, un operatore subacqueo infortunatosi presso il più vicino centro medico all'uopo attrezzato. Il mezzo navale può essere costituito dalla stessa unità di appoggio. La ditta dovrà predisporre i mezzi per il trasporto dell'operatore subacqueo infortunato tale da acconsentire in raggiungimento di un centro medico dotato di camera iperbarica entro il tempo massimo di 30 (trenta) minuti. La ditta che effettua i lavori subacquei, dovrà assicurarsi, preventivamente, della disponibilità e del funzionamento, del centro medico e della camera iperbarica, nel caso in cui si rendessero necessari interventi d'urgenza;
- o) L'assicurazione dovrà essere conforme a quanto previsto dal precedente art. 81;
- p) La ditta che effettua le operazioni subacquee deve predisporre una apposita CHECK LIST, analoga a quella dell'**allegato n. 16**. In essa devono essere riportate tutte le operazioni di controllo per l'effettuazione dei lavori in sicurezza, prima, durante e dopo le operazioni subacquee. Nella Check List devono essere esplicitati i seguenti punti:
  - i. preparazione del cantiere;
  - ii. montaggio stazioni di immersione;
  - iii. controlli pre immersione su diver e stand by (da effettuare prima dell'ingresso in acqua di ciascun sommozzatore);
  - iv. termine delle operazioni.La check list deve essere compilata per lo specifico lavoro svolto, deve riportare informazioni su: estremi delle assicurazioni stipulate per il personale; tipo di lavoro svolto; personale impegnato; località; data delle operazioni; inizio e fine delle operazioni subacquee; essa deve essere firmata dal DS incaricato. La check list deve essere conservata agli atti della Ditta/Impresa per un periodo non inferiore ad un anno ed essere esibita, a richiesta, agli addetti a compiti di polizia terrestre e marittima.
- q) I sommozzatori in immersione devono essere sempre collegati, a mezzo di efficaci e collaudati sistemi di comunicazione, con gli operatori in superficie per comunicare qualsiasi necessità; ciò può realizzarsi con l'uso di idonei caschi che consentano contemporaneamente la respirazione e il collegamento (come previsto al successivo articolo 84).
- r) Per le immersioni in alto fondale, ad una profondità superiore ai - 50 (meno cinquanta) metri, è obbligatorio l'uso di impianti per alti fondali e camera di decompressione.

### **Articolo 89** **Composizione della squadra**

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

- a) Diving Supervisor/preposto alla sicurezza (DS);



- b) Sommozzatore /Operatore Tecnico Subacqueo (OTS);
- c) Sommozzatore in stand-by.

Il personale che compone la squadra operativa non dovrà essere impiegato nella conduzione dell'unità di appoggio.

## **Articolo 90**

### **Qualifiche e responsabilità della squadra**

#### **Diving Supervisor/Preposto alla sicurezza (DS).**

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

Il DS deve assicurare assumendone la piena responsabilità:

- a) Che le operazioni siano eseguite in conformità al presente regolamento e di qualsivoglia altra normativa emanata in materia;
- b) Che le autovetture e gli equipaggiamenti utilizzati siano in regola e conformi alle norme vigenti;
- c) Che ogni membro della squadra abbia accesso alla consultazione della normativa vigente che lo riguarda;
- d) Che gli OTS impiegati nell'operazione subacquea siano competenti ed in grado di eseguire con successo le operazioni subacquee richieste;
- e) Che ogni membro della squadra sia informato circa il programma lavori e, in corso d'opera, del suo stato d'avanzamento;
- f) Assicurarci che le comunicazioni tra OTS e la superficie siano efficienti;
- g) Controllare prima dell'inizio delle operazioni subacquee le condizioni del cantiere di lavoro sospendendole, qualora il mutamento delle stesse rendesse consigliabile tale decisione, sulla base anche dell'apprezzamento della propria maturata esperienza professionale;
- h) Provvedere a compilare la Check List per il lavoro specifico e quotidianamente il Report d'Intervento che dovranno essere conservati, per almeno un anno, agli atti della ditta operante e resi disponibili a questa Autorità Marittima qualora venissero richiesti per specifiche esigenze.

#### **Sommozzatore (OTS).**

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

Tutti i Sommozzatori (OTS) devono:

- a) Prendere completa visione della normativa vigente in materia di operazioni ed attrezzature subacquee;
- b) Seguire scrupolosamente le istruzioni del DS;
- c) Avere piena contezza del programma lavori e del relativo stato di avanzamento.

#### **Sommozzatore in stand-by.**

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

Il sommozzatore in stand-by deve:

- a) Prendere completa visione della normativa vigente in materia di operazioni ed attrezzature subacquee;
- b) Seguire scrupolosamente le istruzioni del DS;
- c) Avere piena contezza del programma lavori e del relativo stato di avanzamento - Mantenersi pronto all'intervento d'emergenza per tutta la durata dell'operazione subacquea;

- d) L'operatore in stand-by può essere in SSDE o in SCUBA. In tal caso dovrà essere collegato alla superficie tramite draga e/o cavo telefonico a filo rinforzato.

## **Articolo 91**

### **Unità di appoggio**

La nave/imbarcazione/natante, qualora impiegata in operazioni subacquee, dovrà essere iscritta al "traffico" ovvero "ad uso conto proprio" (a seconda delle specifiche previsioni normative) nei Registri Navi minori e Galleggianti tenuti dall'Autorità marittima, ovvero in un registro equipollente di altro stato giusta quanto previsto dalle norme vigenti in materia.

L'unità dovrà, altresì, dotarsi di idonea certificazione di un Organismo di classifica riconosciuto, per le prescrizioni particolari, in relazione al concreto servizio speciale cui la stessa è destinata ex art. 25 comma 5 della Legge 7 dicembre 1999 n. 472; nonché uniformarsi a quanto specificatamente previsto per la tipologia di unità nel Decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991 n. 435 "Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare".

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

## **Articolo 92**

### **Requisiti per attrezzature ed equipaggiamenti**

Il DS deve verificare che tutte le attrezzature e gli equipaggiamenti utilizzati nelle operazioni subacquee siano in regola con le norme vigenti in materia, ed inoltre:

- a) Siano stati controllati, provati e ritenuti idonei all'uso ed in regola con le leggi vigenti;
- b) Siano stati mantenuti secondo il piano di manutenzione previsto;
- c) Siano propriamente progettati, sufficientemente robusti e costruiti con materiale adatti all'uso;
- d) Siano standard e familiari ai sommozzatori che li devono utilizzare;
- e) Siano dotati dell'indicazione leggibile e ben marcata della profondità massima di esercizio;
- f) Siano dotati, per ciò che attiene l'equipaggiamento di immersione, di sistema di misurazione della profondità del sommozzatore controllabile dalla superficie;
- g) Ogni bombola di gas utilizzata nelle operazioni subacquee deve essere verniciata secondo il codice internazionale di identificazione dei gas contenuti;
- h) Qualora non esistano disposizioni specifiche per determinate attrezzature singole o collettive, queste devono essere state preventivamente provate e controllate prima del loro utilizzo e devono possedere una certificazione di collaudo della casa costruttrice o di conformità al prototipo collaudato.

#### **Equipaggiamento di immersione.**

L'equipaggiamento minimo utilizzato nelle operazioni subacquee deve essere composto di:

- a) muta d'immersione (bagnata, stagna o ad acqua calda);
- b) coltello;
- c) pinne;
- d) guanti;
- e) casco rigido o maschera facciale (come descritto nei successivi commi);
- f) bombolino di emergenza (come descritto nei successivi commi);
- g) imbragatura di sicurezza (come descritto nei successivi commi);
- h) cintura di zavorra a sgancio rapido;
- i) ombelicale a tre vie (come descritto nei successivi commi).

#### **Ombelicali/manichette del gas di respirazione.**

Gli ombelicali utilizzati nelle operazioni subacquee devono essere composti dai seguenti elementi:

- a) manichetta del gas di respirazione;

- b) cavo comunicazioni;
- c) pneumo.

Gli ombelicali/manichette del gas di respirazione devono, altresì, rispettare le seguenti caratteristiche:

- a) avere una pressione di esercizio maggiore o uguale
  - i. la massima pressione di esercizio del sistema di erogazione;
  - ii. la pressione fornita dal sistema di erogazione e la massima profondità di lavoro più 700 KPa (7 BAR);
- b) avere una pressione di rottura quattro volte superiore a quella di lavoro;
- c) avere connettori che:
  - i. siano realizzati in materiale resistente alla corrosione, agli urti ed allo sfregamento;
  - ii. abbiano un valore di pressione di esercizio almeno uguale a quello della manichetta alla quale sono collegati;
  - iii. essere resistente alle strozzature accidentali.

### **Caschi e maschere facciali.**

I Caschi e le maschere facciali utilizzati nelle operazioni subacquee devono:

- a) essere dotati di valvola a due vie per collegamento a bombola di gas di respirazione di emergenza e sistema di respirazione da ombelicale;
- b) essere dotati di valvola di non ritorno al punto di collegamento tra caso/mascherone ed ombelicale che agisca con immediatezza ed efficacia;
- c) essere dotati di valvola di scarico (o sistema di recupero gas);
- d) essere dotati di un sistema di comunicazione a due vie tra sommozzatore e personale in superficie;
- e) ventilare almeno 125 litri al minuto (per pressione assoluta) a qualsiasi quota venga impiegato;
- f) essere in grado di mantenere la pressione parziale di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) inspirata dal sommozzatore sotto il valore di 20 mBar, quando quest'ultimo produce una quantità di CO<sub>2</sub> espirata pari a 1,6 litri al minuto.

### **Imbragatura di sicurezza.**

Le imbragature di sicurezza utilizzate nelle operazioni subacquee devono avere un punto di forza al quale viene collegato l'ombelicale, inoltre devono:

- a) distribuire uniformemente la forza di trazione dell'ombelicale sul corpo del sommozzatore;
- b) prevenire strattoni al casco o al mascherone facciale.

### **Bombolino di emergenza.**

Ogni sommozzatore dovrà essere dotato di un bombolino di emergenza contenente gas di respirazione sufficiente per:

- a) raggiungere la superficie;
- b) ovvero, raggiungere un'altra fonte contenente gas di respirazione;
- c) ovvero, essere raggiunto da un sommozzatore in stand-by attrezzato con un'altra fonte di gas di respirazione.

### **Gas di respirazione.**

Il gas di respirazione utilizzato nelle operazioni subacquee deve essere alla profondità ed ai tempi richiesti dalle operazioni e dovrà rispettare i seguenti parametri:

- a) non dovrà contenere più di 10 parti per milione di monossido di carbonio, metano ed acetilene;
- b) non dovrà contenere più di 500 parti per milione per volume di anidride carbonica;
- c) non dovrà contenere più di 20 milligrammi di olio per metro cubo a 15°C e 100 KPA (1 BAR);
- d) non dovrà avere un odore sgradevole o nauseante;
- e) dovrà contenere una percentuale di ossigeno non inferiore al 19,5% o superiore al 22%;
- f) la pressione parziale dell'ossigeno sia contenuta nei valori necessari – in relazione alla pressione assoluta – nella soglia di sopportabilità fisiologica.

### **Equipaggiamento di primo soccorso e per trattamenti iperbarici.**

Ogni luogo dove vengono eseguite operazioni subacquee deve essere dotato di un sistema di comunicazione (radio VHF, telefono satellitare, etc.) che permetta di richiedere assistenza in caso di necessità e di un presidio medico costituito da:

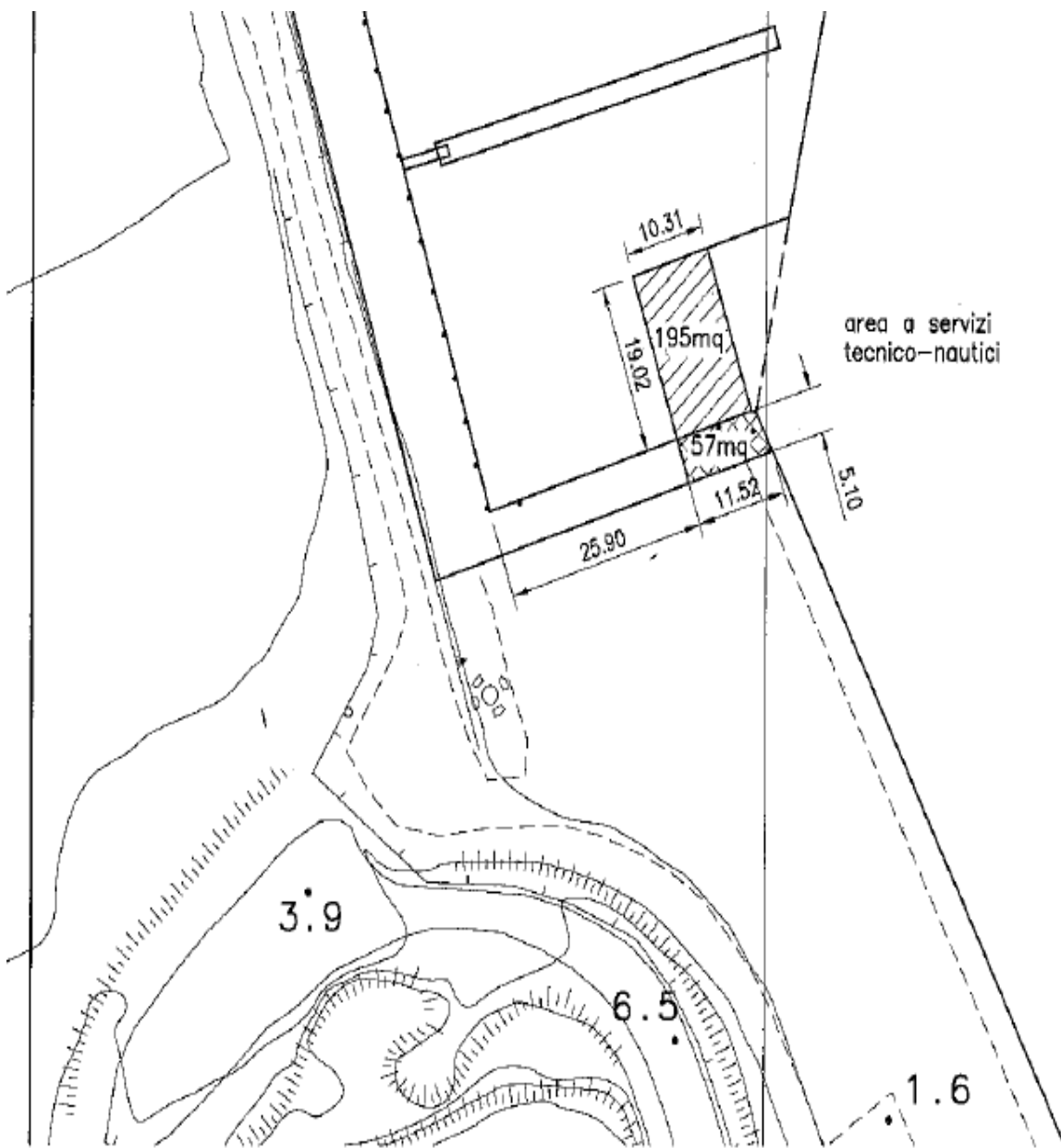
- a) Equipaggiamento base di primo soccorso;
- b) Equipaggiamento necessario per trattare traumi e malattie specifiche connesse all'esposizione iperbarica.

### **Articolo 93 Esclusioni e deroghe**

Sono escluse/derogate dall'applicazione del presente Capo le operazioni subacquee eseguite da enti/Comandi militari, Forze di Polizia, Corpi Armati dello Stato e Vigili del Fuoco.

Eventuali deroghe potranno essere altresì disposte esclusivamente dall'Autorità Marittima, valutate le circostanze del caso, con riguardo alle operazioni subacquee eseguite per finalità connesse alla ricerca e salvataggio della vita umana in mare sotto il proprio diretto coordinamento.

ALLEGATO 10  
PLANIMETRIA AREA SERVIZI TECNICO-NAUTICI



ALLEGATO 11  
RICHIESTA ALAGGIO/VARO SCALO PUBBLICO

AII' UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
Ufficio Tecnica  
66054 – V A S T O (CH)

MARCA DA BOLLO  
VALORE VIGENTE  
(Incollare qui)

Il/La sottoscritto/a \_\_\_\_\_ nato/a a \_\_\_\_\_ (\_\_\_) il  
\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ e residente a \_\_\_\_\_ (\_\_\_) in via/piazza/c.da  
\_\_\_\_\_, n° \_\_\_\_\_, recapito telefonico: \_\_\_\_\_, in qualità di  
proprietario del imbarcazione / natante da \_\_\_\_\_ denominata  
\_\_\_\_\_ iscritta al n° \_\_\_\_\_/\_\_\_\_ dei RR.NN.MM. & GG./RR.II.DD. di  
\_\_\_\_\_;

**CHIEDE**

l'autorizzazione ad effettuare l'ALAGGIO / VARO della propria unità a mezzo carrello di proprietà del / della Sig. / Società \_\_\_\_\_ iscritta al n° \_\_\_\_\_ del Registro di cui all'ex Art. 68 del Codice della Navigazione tenuto dalla Capitaneria di Porto di Ortona, presso lo scivolo ubicato alla banchina del molo Mandracchio del Porto di Vasto.

A tal fine si specifica quanto segue:

- Nome e Numero dell'unità: \_\_\_\_\_;
- T.S.L.: \_\_\_\_\_; Lunghezza fuori tutta: \_\_\_\_\_ M.; Larghezza massima fuori ossatura: \_\_\_\_\_ M.;
- Quantità di carburante ed eventuali altri pesi presenti a bordo: \_\_\_\_\_;
- Portata in sicurezza di sollevamento, espressa in tonnellate, del sistema di sollevamento della gru: \_\_\_\_\_;
- Tipo di operazione richiesta: ALAGGIO / VARO;
- Nominativo del conducente della gru: \_\_\_\_\_;
- Nominativo del personale tecnico di assistenza: \_\_\_\_\_;
- Luogo di deposito dell'unità \_\_\_\_\_.

Il/La sottoscritto/a dichiara, inoltre, di essere a conoscenza dell'Ordinanza n° \_\_/2018 emessa in data \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.-

Si allega \* n° 1 marca da bollo valore vigente;  
\* fotocopia documento d'identità.

Vasto, li \_\_\_\_\_

MARCA DA BOLLO  
VALORE VIGENTE  
(Spillare qui)

**L'ARMATORE/PROPRIETARIO**

\_\_\_\_\_

**LA DITTA ESECUTRICE**

\_\_\_\_\_ (timbro e firma)

Si informa, ai sensi dell'Art. 13 del D.lgs n° 196/2003 che i dati personali forniti con la presente istanza verranno trattati esclusivamente per lo svolgimento delle funzioni Istituzionali (Art. 18 – comma 2) e che l'istante è titolare dei diritti di cui all'Art. 7 i quali potranno essere esercitati con le modalità previste dall'Art. 8 del sopra citato D.lgs.  
L'incaricato del trattamento dei dati è l'addetto alla sez. Tecnica.

ALLEGATO 12  
RICHIESTA ALAGGIO/VARO A MEZZO GRU

ALL'UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
Ufficio Tecnica  
66054 – V A S T O (CH)

MARCA DA BOLLO  
VALORE VIGENTE  
(Incollare qui)

Il/La sottoscritto/a \_\_\_\_\_ nato/a a \_\_\_\_\_ (\_\_\_) il  
\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ e residente a \_\_\_\_\_ (\_\_\_) in via/piazza/c.da  
\_\_\_\_\_, n° \_\_\_\_\_, recapito telefonico: \_\_\_\_\_, in qualità di  
proprietario del imbarcazione / natante da \_\_\_\_\_ denominata  
\_\_\_\_\_ iscritta al n° \_\_\_\_\_/\_\_\_\_ dei RR.NN.MM. & GG./RR.II.DD. di  
\_\_\_\_\_;

**CHIEDE**

l'autorizzazione ad effettuare l'ALAGGIO / VARO della propria unità a mezzo gru, di proprietà della Società  
\_\_\_\_\_ iscritta al n° \_\_\_\_\_ del Registro di cui all'ex Art. 68 del Codice  
della Navigazione tenuto dalla Capitaneria di Porto di Ortona, presso la banchina di  
\_\_\_\_\_ del Porto di Vasto.

A tal fine si specifica quanto segue:

- Nome e Numero dell'unità: \_\_\_\_\_;
- T.S.L.: \_\_\_\_\_; Lunghezza fuori tutta: \_\_\_\_\_ M.; Larghezza massima fuori ossatura:  
\_\_\_\_\_ M.;
- Quantità di carburante ed eventuali altri pesi presenti a bordo:  
\_\_\_\_\_;
- Portata in sicurezza di sollevamento, espressa in tonnellate, del sistema di sollevamento della gru:  
\_\_\_\_\_;
- Tipo di operazione richiesta: ALAGGIO / VARO;
- Nominativo del conducente della gru: \_\_\_\_\_;
- Nominativo del personale tecnico di assistenza: \_\_\_\_\_;
- Luogo di deposito dell'unità \_\_\_\_\_.

Il/La sottoscritto/a dichiara, inoltre, di essere a conoscenza dell'Ordinanza n° 17/2018 emessa in data  
06.06.2018 dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.-

Si allega \* n° 1 marca da bollo valore vigente;  
\* fotocopia documento d'identità.

Vasto, li \_\_\_\_\_

**L'ARMATORE/PROPRIETARIO**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

MARCA DA BOLLO  
VALORE VIGENTE  
(Spillare qui)

**LA DITTA ESECUTRICE**  
(timbro e firma)

Si informa, ai sensi dell'Art. 13 del D.lgs n° 196/2003 che i dati personali forniti con la presente istanza verranno trattati  
esclusivamente per lo svolgimento delle funzioni Istituzionali (Art. 18 – comma 2) e che l'istante è titolare dei diritti di cui all'Art. 7 i  
quali potranno essere esercitati con le modalità previste dall'Art. 8 del sopra citato D.lgs.  
L'incaricato del trattamento dei dati è l'addetto alla sez. Tecnica.





MARCA DA BOLLO  
VALORE VIGENTE  
(Incollare qui)

All'Ufficio Circondariale Marittimo  
Sezione Tecnica  
66054 – Vasto

**Oggetto:** Richiesta autorizzazione lavori subacquei.

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

**CHIEDE**

L'autorizzazione ad effettuare i seguenti lavori subacquei:

**TIPOLOGIA DEI LAVORI DA EFFETTUARE**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**LUOGO DATA E DURATA DEI LAVORI**

\_\_\_\_\_

**NOME DEL DIVING SUPERVISOR**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**NOME DEGLI O.T.S. E DEL SOMMOZZATORE IN STD-BY (Copia dei libretti di ricognizione allegati)**

\_\_\_\_\_

**DICHIARA**

Che il Responsabile della Sicurezza sul luogo di lavoro della ditta \_\_\_\_\_ ha  
adempito a tutte le prescrizioni necessarie affinché l'attività da espletare avvenga secondo le disposizioni di  
legge e del "Regolamento di sicurezza e dei Servizi Marittimi del Porto di Vasto" approvato e reso esecutivo con  
Ordinanza n° \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_. Che il personale impiegato nelle operazioni subacquee è coperto da idonea  
polizza assicurativa per infortuni e danni verso terzi che possano derivare dall'esecuzione delle operazioni  
stesse. Di manlevare l'Autorità Marittima da ogni responsabilità per danni causati a persone e/o cose, derivanti  
dai lavori di che trattasi nelle acque del Circondario Marittimo di Vasto. Detti lavori inizieranno in data  
\_\_\_\_\_ alle ore \_\_\_\_\_ e ad opera dei sopraindicati sommozzatori O.T.S.

Vasto, li \_\_\_\_\_

IL RICHIEDENTE

\_\_\_\_\_

MARCA DA BOLLO  
VALORE VIGENTE  
(Spillare qui)

Tempo di immersione sul fondo

Profondità m	Massima permanenza sul fondo min
-12	180
-15	90
-18	60
-21	40
-24	30
-27	30
-30	25
-33	20
-35	15

LOCALITÀ: \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_\_\_

**II DIVING SUPERVISOR**

\_\_\_\_\_

**ORA INIZIO OPERAZIONI:**

\_\_\_\_\_

firma:

\_\_\_\_\_

**OPERATORE TECNICO SUBACQUEO (OTS)**

\_\_\_\_\_

firma:

\_\_\_\_\_

**SOMMOZZATORE IN STAND-BY firma**

\_\_\_\_\_

firma:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

firma:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

firma:

\_\_\_\_\_

**A - PREPARAZIONE DEL CANTIERE**

- 1. Controllare che sia presente sul posto una postazione di pronto soccorso e kit per la somministrazione di ossigeno di emergenza.
- 2. Verificare che i cartelli e le bandiere di segnalazione per le attività di immersione in corso siano esposti in maniera corretta.
- 3. Individuare e concordare con il Supervisor l'area idonea per il montaggio della stazione di immersione.
- 4. Concordare con il Supervisor il punto in cui montare la scala per l'ingresso e/o l'uscita dei diver.  
PROCEDERE AL CORRETTO POSIZIONAMENTO DELLA SCALA.
- 5. Assicurarsi che è stata avvisata la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto per Inizio Operazioni (VHF CH 16 – Tel. 0873.310340).
- 6. Controllare la presenza dell'imbarcazione d'appoggio se prevista (in ambito portuale).
- 7. Contattare il Nostromo del Porto per eventuali variazioni e movimenti di arrivo e partenza di navi.

**B – MONTAGGIO STAZIONI DI IMMERSIONE**

- 1. Riunire e predisporre tutte le attrezzature subacquee e relative parti di ricambio necessarie agli OTS che effettueranno l'immersione e agli OTS in stand by, compresi tutti gli accessori e gli attrezzi di lavoro.
- 2. Controllare che tutta l'attrezzatura non abbia danni superficiali, consumo eccessivo, tagli, ammaccature, deformazioni o altre rotture.
- 3. Accertarsi che tutti gli ombelicali siano raccolti in maniera idonea ed in caso contrario stenderli per l'intera lunghezza e raccogliarli in maniera appropriata alle caratteristiche di utilizzo.
- 4. Predisporre un piano stabile per il montaggio della postazione, procedere con:
  - A. controllare che sia la scorta, sia la riserva d'aria sia sufficiente per la durata delle operazioni;
  - B. collegare il pacco bombole (hp) al pannello;
  - C. collegare gli ombelicali (pneumo e linea aria) al pannello;
  - D. collegare la linea telefonica di superficie (e video se prevista).
- 5. Caschi e/o mascheroni:
  - A. Collegare gli ombelicali a caschi e/o mascheroni;
  - B. Collegare il bail out a caschi e/o mascheroni;
  - C. Collegare la linea comunicazione (e video se prevista) a caschi e/o mascheroni.
- 6. Aria in linea e bail out:
  - A. aprire il pacco bombole collegato al pannello;
  - B. aprire l'alta pressione al pannello;

- C. mandare aria in linea ai caschi e/o mascheroni;
- D. aprire i bombolini di bail out collegati ai caschi e/o mascheroni.

ACCERTARSI CHE NON CI SIANO PERDITE O MALFUNZIONAMENTI.

- 7. Verificare il funzionamento del sistema di comunicazione con caschi e/o mascheroni.
- 8. Prima dell'immersione riunire tutta la squadra OTS e il personale di assistenza per il briefing pre – immersione.

### **C – CONTROLLI PRE IMMERSIONE SU DIVER E STANB BY – DA EFFETTUARE PRIMA DELL' INGRESSO IN ACQUA DI CIASCUN DIVER**

- 1. Verificare che la linea del di bail out sia aperta alla bombola e che sia chiusa la valvola di mandata al casco.
- 2. Verificare il funzionamento del sistema di comunicazione.
- 3. Verificare che ci sia l'aria in linea sul casco.
- 4. Verificare il funzionamento dello spannatore.
- 5. Verificare la corretta pressione intermedia al pannello mandata al casco.
- 6. Assistere il Diver nella vestizione e clampatura del casco.
- 7. Collegare il moschettone di ritenuta dell' ombelicale sull'harness del diver.
- 8. Fissare la linea pneumo sul petto del Diver.
- 9. Verificare il corretto posizionamento della telecamera se previsto.
- 10. Far eseguire al Diver la prova per compensare.
- 11. Chiedere al Diver di comunicare la pressione del bail out (verificare che la pressione non sia inferiore a 150 bar).
- 12. Chiusura aria in linea del Diver:  
Chiudere l'aria in linea al Diver e verificare il corretto funzionamento della mandata di aria del bail out. AL TERMINE DELLA PROVA ACCERTARSI CHE LA LINEA BAIL OUT SIA CHIUSA AL CASCO.
- 13. Verificare che il Diver abbia con se coltello e indossi guanti protettivi.

### **D – TERMINE OPERAZIONI**

- 1. Verificare che non vi siano più operatori impegnati in alcuna operazione.
- 2. Avvisare la Sala Operativa della Capitaneria di Porto ed il Nostromo del Porto del Fine Operazioni (VHF CH 16 – Tel. 0873.310340).
- 3. Controllare attraverso lista materiale le operazioni di carico dei mezzi.
- 4. Effettuare un giro di controllo sul luogo delle operazioni per assicurarsi di non lasciare niente.
- 5. Giunti in deposito smontare, pulire e far asciugare le attrezzature impiegate.

data : \_\_\_\_\_

fine operazioni - ora: \_\_\_\_\_

Località: \_\_\_\_\_

**DIVING SUPERVISOR:**

\_\_\_\_\_

# TITOLO IV BUNKERAGGIO

## CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI

### Articolo 94 Definizioni

Ai fini dell'applicazione delle norme contenute nel presente Titolo si intende per:

- a) **Bunkeraggio:** Le operazioni di rifornimento di oli combustibili o lubrificanti effettuate all'interno del porto di Vasto.
- b) **Manichette:** Le tubazioni adoperate per le operazioni di bunkeraggio.
- c) **Autobotti:** I mezzi terrestri adibiti al carico, scarico e trasporto di oli carburanti e lubrificanti.
- d) **Distributori Mobili:** I dispositivi mobili di erogazione di oli carburanti conformi al D.M. 19 marzo 1990;
- e) **Distributori Fissi:** i dispositivi automatici fissi definiti dal D.Lvo 32/98.
- f) **Società:** gli enti pubblici o privati, le ditte collettive o individuali e tutti gli altri soggetti che siano debitamente autorizzati dall'Autorità Marittima a svolgere le operazioni di bunkeraggio.
- g) **Combustibile per uso marittimo:** Qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio utilizzato su una nave o destinato ad essere utilizzato su una nave, inclusi i combustibili definiti a norma ISO 8271.
- h) **Punto di infiammabilità:** Minima temperatura alla quale il liquido emette vapori capaci di incendiarsi qualora miscelata con aria. Tale dato viene determinato tramite il sistema definito "a vaso chiuso".
- i) **Liquidi combustibili e oli minerali lubrificanti:**  
I prodotti elencati all'Art. 1 del D.M. 31 luglio 1934, alla categoria C e precisamente:
  - i. residui della distillazione per combustione nonché liquidi aventi punto di infiammabilità da oltre 65° Celsius sino a 125° Celsius compreso, inoltre: oli minerali lubrificanti (nonché oli minerali bianchi), con punto di infiammabilità superiore a 125° Celsius.Stante però il fatto che, al Capitolo 2.3.2.6 dell' International Maritime Dangerous Goods Code, vengono indicati quali "liquidi infiammabili", le sostanze che hanno punto di infiammabilità fino a 61° Celsius, nonché in considerazione che, all'art. 7 della citata Circolare n. 16 emanata in data 19 luglio 2002 dall'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, vengono ammessi al bunkeraggio a mezzo veicolo cisterna quei prodotti con punto di infiammabilità  $\geq$  a 60° Celsius, ai fini della presente Regolamento:
  - i. vengono classificati "liquidi combustibili" quelle sostanze aventi punto di infiammabilità compreso tra  $\geq$  60° Celsius e  $<$  125° Celsius,
  - ii. vengono classificati "oli minerali lubrificanti" quegli oli aventi punto di infiammabilità  $>$  di 125° Celsius.
- j) **Inizio delle operazioni di bunkeraggio:** Ai fini del presente Regolamento, si intende "inizio delle operazioni di bunkeraggio", il momento esatto in cui l'autobotte e/o il rimorchio botte entrano in ambito portuale.
- k) **Termine delle operazioni di bunkeraggio:** Ai fini del presente Regolamento si intende "termine delle operazioni di bunkeraggio", il momento esatto in cui l'autobotte e/o il rimorchio botte escono dall'ambito portuale.

## **Articolo 95**

### **Applicazione e obblighi**

Le norme del presente Titolo IV si applicano, secondo le rispettive indicazioni, a tutte le navi, i mezzi terrestri, fissi e mobili, le dotazioni, gli equipaggiamenti e le sussistenze tecniche impiegati nelle operazioni di bunkeraggio.

Il personale incaricato di quanto sopra è altresì obbligato all'applicazione di quanto riportato nelle relative prescrizioni.

## **Articolo 96**

### **Generalità**

Considerata e valutata la conformazione, sviluppo e destinazione delle banchine ed aree portuali del porto di Vasto, con particolare riferimento ai punti di erogazione fissi situati, nonché la natura dei fondali, la consistenza e tipologia della locale flotta peschereccia e non potendo destinare un'area esclusiva alle attività di bunkeraggio, le operazioni di rifornimento di combustibili liquidi (gasolio ed olii lubrificanti), possono essere effettuate:

- Per le unità da pesca, tramite distributori (impianti fissi) siti lungo la "Banchina di Levante" del porto;
- Per le navi, a mezzo autobotte, ovvero con impianti di rifornimento mobili conformi al D.M. 19.03.1990;
- Per gli apparati propulsivi delle gru portuali a mezzo di autobotte di massima sulla banchina di Riva.

## **Articolo 97**

### **Norme di riferimento**

Ove non espressamente e diversamente disciplinato dalle norme contenute nel presente Titolo, l'esecuzione delle operazioni di seguito descritte è soggetto al rispetto delle norme riportate nella Circolare titolo porti serie VII n. 16 DEM3/1823 in data 19.7.2002 e ad ogni altra norma in essa richiamata, ovvero in ogni altra valida disposizione di legge e/o regolamento, con particolare riferimento a:

- a) modalità di rilascio della concessione per l'esercizio delle attività di bunkeraggio, pagamento dei relativi canoni nonché applicazione dei pertinenti regimi tariffari;
- b) modalità di impianto di depositi di prodotti petroliferi e di distributori fissi degli stessi e delle operazioni di rifornimento dai medesimi impianti, nonché requisiti tecnici degli stessi;
- c) modalità generiche relative all'esecuzione delle operazioni di bunkeraggio;
- d) caratteristiche tecniche delle manichette adoperate;
- e) modalità relative al rifornimento a mezzo autobotti, ovvero a mezzo distributori mobili conformi al D.M. 19/3/90.

## **CAPO II**

# **BUNKERAGGIO ALLE NAVI A MEZZO AUTOBOTTE O DISTRIBUTORI MOBILI CONFORMI AL D.M. 19/03/1990**

### **Articolo 98** **Tipologia di prodotti**

L'impiego di autobotti per le operazioni di bunkeraggio è limitata esclusivamente ai prodotti di categoria "C" di cui al Titolo II art. 1 del D.M. 31.07.1934 (combustibili liquidi con punti di infiammabilità superiore a 60° C ed inferiore a 125° C).

### **Articolo 99** **Autorizzazione**

Le operazioni di bunkeraggio di combustibili a mezzo autobotte potranno essere eseguite solo dopo il rilascio di apposita autorizzazione da parte dell'Autorità Marittima a seguito di specifica richiesta avanzata dal Comandante della nave, dall'Armatore o Agenzia Marittima Raccomandataria, in orario d'ufficio almeno 48 ore prima dell'inizio delle operazioni (ove possibile) e comunque non meno di 24 ore prima, in conformità al modello (**allegato 17**) e con l'osservanza delle prescrizioni di seguito indicate.

Una copia dell'autorizzazione viene consegnata, affinché prendano cognizione di eventuali prescrizioni particolari, sia al conducente dell'autobotte rifornitrice che al Capo Squadra del servizio antincendio, sia esso del Corpo nazionale dei vigili del Fuoco che di ditta privata.

Senza autorizzazione le autocisterne non possono accedere nell'ambito portuale.

La ditta fornitrice del prodotto, qualora effettui anche il trasporto e la consegna, dovrà essere regolarmente iscritta nei registri di cui all'art. 68 della Capitaneria di Porto di Ortona, e deve produrre apposita dichiarazione (**allegato 18**). Inoltre, all'atto della consegna del prodotto, dovrà anche consegnare copia del "bollettino di consegna" e campione sigillato del prodotto fornito a norma dell'art. 295 comma 11 del Decreto Legislativo 03 Aprile 2006, n. 152 così come modificato dal Decreto Legislativo 09 Novembre 2007, n. 205, inerente il quantitativo, il tipo di prodotto consegnato e il "tenore di zolfo".

Qualora la ditta fornitrice del prodotto esegue la consegna avvalendosi di un'altra ditta quest'Ultima dovrà essere regolarmente iscritta nei registri di cui all'art. 68 della Capitaneria di Porto di Ortona e dovrà produrre apposita dichiarazione (**allegato 19**). Inoltre all'atto della consegna del prodotto dovrà anche consegnare copia del "bollettino di consegna" e campione sigillato del prodotto fornito a norma dell'art. 295 comma 11 del Decreto Legislativo 03 Aprile 2006, n. 152 così come modificato dal Decreto Legislativo 09 Novembre 2007, n. 205, inerente il quantitativo, il tipo di prodotto consegnato e il "tenore di zolfo".

### **Articolo 100** **Limitazioni**

Le operazioni di rifornimento di combustibile ad unità "a mezzo autobotte" non possono essere effettuate allorquando contingenti e imprevedute situazioni portuali (presenza in porto di un elevato numero di unità, movimentazione di merci pericolose, ecc.) non garantiscano lo svolgimento "in sicurezza" delle operazioni stesse e comunque a giudizio discrezionale dell'Autorità Marittima.

Il bunkeraggio non può aver luogo in caso di cattive condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnato da scariche atmosferiche e, se iniziato, deve essere immediatamente sospeso.

Le operazioni non devono essere iniziate prima della mezz'ora antecedente il sorgere del sole e devono concludersi entro il tramonto dello stesso.

Non possono essere effettuate operazioni di bunkeraggio:

- a. a più navi simultaneamente;

- b. ad unità ormeggiate a pacchetto o comunque affiancate a quella da rifornire.

## **Articolo 101**

### **Prescrizioni per le autobotti**

È vietata la contemporanea presenza sottobordo di più di un'autobotte.

La quantità massima di prodotto erogabile non può essere superiore a 30 tonnellate per ogni autobotte.

Se il prodotto da fornire è contenuto in più autobotti, queste devono recarsi sottobordo solo quando la nave è pronta a ricevere il rifornimento, uscendo immediatamente dopo aver ultimato le operazioni.

Non potrà operarsi, simultaneamente dall'autocisterna e dal rimorchio.

In attesa di ottenere il "via libera" dalla nave l'autobotte dovrà sostare temporaneamente fuori dall'ambito portuale.

Ogni autocisterna deve essere dotata dei prescritti apprestamenti di sicurezza (antincendio ed antinfortunistici) e sabbia per contenere eventuali sversamenti.

Oltre a quella impegnata sottobordo nelle operazioni non potranno accedere altre autocisterne nell'ambito portuale.

Le motrici ed i rimorchi devono essere in possesso delle abilitazioni e delle certificazioni previste per il trasporto su strada dei prodotti infiammabili, dotati di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche, di reti parascintille alle tubazioni, nonché di almeno n. 2 estintori portatili da non meno di Kg. 9 di tipo omologato ed adeguati per l'incendio da idrocarburi (schiuma o polvere), che devono essere collocati nei pressi delle manichette impiegate per il rifornimento, unitamente ad un contenitore di sabbia umida della capacità di Kg. 50 ed attrezzi per lo spargimento della stessa, nonché almeno 2 manichette collegate alla linea antincendio della nave, pronte all'uso, dotate di boccalino nebulizzatore.

Le autobotti destinate ad effettuare bunkeraggio nel porto di Vasto devono essere in possesso dei seguenti requisiti:

- a. essere dotate di baglietti da sistemare sotto i giunti metallici delle manichette;
- b. essere dotate di pompa antideflagrante omologata, qualora il rifornimento si effettui con l'impiego della pompa dell'autobotte;
- c. essere rispondenti alle modalità costruttive previste dalle norme dell'Associazione Nazionale Controllo Combustibile e dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile, nonché di quelle contenute nel D.M. 31.07.1934 e succ. mod., nel Codice della Strada e nel codice A.D.R..

L'autobotte deve essere accuratamente fermata con cunei posti sotto le ruote motrici e deve essere posizionata in modo da essere pronta per l'uscita di emergenza dal porto.

Il conducente dell'autobotte deve rimanere sempre presente sul posto per tutta la durata delle operazioni, pronto ad attuare con immediatezza tutti i provvedimenti necessari in caso di emergenza.

Ultimata l'operazione di rifornimento il veicolo deve prontamente abbandonare l'ambito portuale.

## **Articolo 102**

### **Vigilanza antincendio**

Durante l'esecuzione di tali operazioni dovrà essere assicurato apposito servizio di vigilanza a terra. Tale servizio potrà essere assicurato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco o dal Servizio Guardia Fuochi, di cui all'art. 9 del presente Regolamento, abilitata con squadre all'uopo organizzate. Per operazioni di particolare complessità l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di prescrivere una diversa composizione della squadra, sentita la Commissione locale di cui all'art. 48 del Regolamento di Esecuzione al Codice della Navigazione.

Qualora il servizio di vigilanza venga richiesto al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, la squadra deve essere dotata di automezzo antincendio e l'istanza formale deve essere inoltrata al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco competente con almeno due giorni di



anticipo rispetto alla data in cui il servizio deve essere espletato. In caso di mancata disponibilità, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco ne darà comunicazione entro le successive 24 ore all'Autorità Marittima, che provvederà ad utilizzare per lo stesso scopo Guardia Fuochi abilitati. Detto servizio dovrà essere reso ai sensi del Decreto Ministeriale n.261 del 22.02.1996 del Ministro degli Interni, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.113 del 16.05.1996, nonché della Circolare del Ministero degli Interni n.27 del 07.10.1991, con relativo onere di spesa a carico del richiedente.

Qualora la sorveglianza sia espletata dal Servizio Guardia Fuochi abilitata, anche questa deve essere dotata di motopompa antincendio fornita di manichette di idonea lunghezza con boccalini a pioggia e dotata dell'attrezzatura e del materiale per l'erogazione di schiuma, con riserva di liquido schiumogeno che assicuri un'autonomia di almeno due ore.

Il Capo Squadra del servizio integrativo antincendio, sia esso dei Vigili del Fuoco che di ditta privata, vigilerà sulla corretta esecuzione delle operazioni di bunkeraggio, informando tempestivamente, l'Autorità Marittima di ogni eventuale violazione alle norme contenute nel presente Regolamento.

Prima di iniziare le operazioni di bunkeraggio il Comandante della nave deve verificare tutte le dotazioni antincendio di bordo siano in buono stato e regolarmente funzionanti

Il Comandante dell'unità deve, inoltre, predisporre un servizio continuo di vigilanza antincendio a mezzo dell'equipaggio, che deve mantenere disponibile e pronto all'uso tutte le dotazioni antincendio di bordo.

Nei pressi delle manichette impiegate per il rifornimento devono essere collocati almeno due estintori idonei per incendi di tipo "B", di capacità non inferiore a lt.10 ciascuno, ed un contenitore di sabbia umida con attrezzi per il lancio.

### **Articolo 103**

#### **Prescrizioni antinquinamento**

Allo scopo di garantire un minimo servizio di prevenzione ambientale, prima dell'inizio e durante le operazioni di bunkeraggio, il Comandante della nave e gli addetti delle Ditte rifornitrici devono verificare che lo specchio acqueo circostante sia e rimanga sempre pulito.

Il Comandante dell'unità impegnata nelle operazioni deve porre in essere ogni misura preventiva e successiva per evitare dispersioni di prodotto in mare e sulla banchina, disponendo che il proprio personale addetto al bunkeraggio vigili continuamente onde evitare qualsiasi dispersione di liquido. Tutti gli spurghi e tubolature interessanti il circuito di rifornimento dovranno essere opportunamente dotati di sistemi di raccolta e contenimento che evitino qualsiasi sversamento di idrocarburi in coperta e/o in mare.

Qualora si verificano fuoriuscite, eventi dannosi o stati di pericolo il Comandante della nave e gli addetti di cui ai precedenti articoli sono tenuti ad adottare immediatamente i provvedimenti ritenuti più opportuni, al fine di non portare l'avvenimento ad ulteriori e più gravi conseguenze, informando immediatamente l'Autorità Marittima.

In tali casi devono subito essere sospese le operazioni di rifornimento, ponendo in essere, in presenza di dispersioni di idrocarburo, ogni attività idonea ad evitare la fuoriuscita ed a limitare l'entità dello sversamento.

L'obbligo di informazione sussiste anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone o delle infrastrutture portuali.

### **Articolo 104**

#### **Vigilanza antinquinamento**

Prima di iniziare le operazioni di bunkeraggio il comandante della nave o l'ufficiale designato dovrà effettuare un controllo preventivo dello specchio acqueo circostante allo scopo di verificare l'assenza di idrocarburi; analogo controllo dovrà essere effettuato al termine delle operazioni;

Durante le operazioni qualora si verificano fuoriuscite, eventi dannosi o stati di pericolo, il comandante della nave o l'ufficiale designato e gli addetti delle ditte che forniscono il servizio

di bunkeraggio sono tenuti ad informare immediatamente la sala operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto;

In tali casi deve essere immediatamente sospesa l'operazione di bunkeraggio ponendo in essere, in presenza di spandimenti, ogni attività idonea ad evitare la fuoriuscita e limitare l'entità dello sversamento;

L'Autorità Marittima provvederà a richiedere l'esecuzione di tutti i provvedimenti ritenuti più opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento, per evitare ulteriori e più gravi conseguenze, eventualmente disponendo – qualora necessario – l'intervento di bonifica degli specchi acquei e delle banchine da parte della ditta concessionaria del servizio;

L'obbligo di informazione sussiste per gli stessi soggetti anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone o delle infrastrutture portuali;

La ditta che esegue il trasporto e la consegna e il Comando di bordo dell'unità rifornita sono tenuti in solido, nella misura delle rispettive responsabilità, al pagamento delle spese per la bonifica di eventuali specchia acquei e/o banchine inquinate, fatta salva l'individuazione di eventuali specifiche responsabilità;

L'autorità Marittima a suo discrezionale ed insindacabile giudizio potrà disporre l'obbligo della presenza di un servizio di vigilanza antinquinamento, per particolari situazioni di bunkeraggio;

Oltre al comandante della nave da rifornire e qualora designato l'ufficiale responsabile, sono congiuntamente responsabili delle operazioni di bunkeraggio il titolare della ditta che effettua la consegna del prodotto e l'autista dell'autobotte.

Sono esclusi i bunkeraggi a mezzo autobotti alle navi cisterna che abbiano trasportato o che trasportano liquidi infiammabili e combustibili (così come definiti dall'art. 2 del Regolamento di Sicurezza per le operazioni di imbarco e sbarco di sostanze liquide nocive e prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa per il porto di Vasto), gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti e refrigerati e gas disciolti sotto pressione.

Sono esclusi i bunkeraggi a mezzo autobotti a tutto il naviglio minore, unità iscritte nei RR.NN.MM. & GG. e le unità da diporto.

## **Articolo 105**

### **Prescrizioni di carattere generale**

Devono altresì osservarsi le seguenti prescrizioni:

- a) le navi intente alle operazioni devono tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei Segnali;
- b) l'apparato radar di bordo deve essere spento;
- c) le autobotti ed i loro rimorchi devono essere in possesso di tutte le abilitazioni e certificazioni previste per il trasporto su strada di prodotti infiammabili, provviste di reti parascintille alle tubazioni di scarico del motore, di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche, di pompa di tipo idoneo e di almeno due estintori portatili da non meno di Kg. 9 di tipo omologato e adeguati per gli incendi da idrocarburi (schiuma – polvere); le stesse autobotti devono essere rispondenti alle modalità costruttive e di mantenimento in esercizio richieste dal D.M. 08.08.1980 e successive modificazioni. Non possono essere autorizzate ad effettuare il bunkeraggio le autocisterne per le quali non venga esibito il libretto della cisterna dal quale risulti l'avvenuta registrazione della prova di tenuta e verifica di buon funzionamento dell'equipaggiamento con validità triennale, nonché della prova di pressatura con validità sessennale;
- d) il Comandante dell'unità rifornita deve essere pronto a muovere in qualsiasi momento per motivi di sicurezza nave e/o portuale, e pertanto l'equipaggio necessario per la guardia della stessa deve permanere a bordo durante tutte le operazioni;
- e) tra la nave, l'autobotte e il sistema di manichette deve essere stabilita l'equipollenza elettrica (cavo di messa a terra);

- f) tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina, ed i motori devono essere provvisti di parascintille;
- g) per un raggio di metri 200 dalla zona di rifornimento, e per tutta la durata dello stesso, non devono essere effettuati lavori con l'impiego di fiamma libera di qualsiasi natura o che comunque possano generare scintille o calore;
- h) per tutta la durata del rifornimento intorno alla nave e all'autobotte per un raggio di metri 25 non devono essere presenti altri automezzi o persone estranee all'operazione. A tale scopo la zona interessata dovrà essere opportunamente transennata oppure recintata con paletti mobili a cura del Comando di bordo e segnalata con cartelli recanti la scritta "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE";
- i) allo scopo di non interrompere le operazioni di imbarco/sbarco merci delle navi non impegnate nelle operazioni di bunkeraggio è tuttavia consentito il transito massimo di n. 2 (due) camion, a condizione che durante il transito degli stessi sia sospeso il pompaggio del combustibile liquido e che i medesimi, dotati di parascintille per gli scarichi del motore, procedano a passo d'uomo con la dovuta accortezza. Tale deroga non si applica ai mezzi che trasportano prodotti infiammabili di qualsiasi tipo e genere;
- j) le operazioni di rifornimento devono essere effettuate con ordine e sollecitudine, sotto il diretto controllo di un Ufficiale della nave all'uopo designato, per l'applicazione delle disposizioni richiamate nel presente Regolamento;
- k) le tubazioni di carico devono essere mantenute sempre in ottimo stato. 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 e 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 delle Trasporti e della Navigazione – Unità di Gestione delle Infrastrutture per la Navigazione e Demanio Marittimo n.105 del 21 settembre 2000. Ogni manichetta deve essere dotata di apposito certificato sul quale debbono essere riportate, tra l'altro, le condizioni massime di esercizio; queste ultime devono essere stampigliate anche su ogni singola manichetta, giusta quanto previsto dal D.M. 03.05.1984. I relativi certificati, copia dei quali deve essere esibita a richiesta del personale che effettua i controlli, devono contenere le seguenti informazioni:
  - i. massima pressione di esercizio;
  - ii. massima temperatura di esercizio (per manichette acquistate dopo il 01.07.2002);
  - iii. prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
  - iv. data e pressione di collaudo;
  - v. certificato di collaudo.

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

- l) durante il rifornimento la nave deve sospendere le operazioni commerciali. devono altresì essere sospese le attività commerciali, nonché i lavori di qualsiasi genere che possano provocare fonti di calore, scintille, fiamme;
- m) nel caso in cui l'unità da rifornire è ormeggiata a pacchetto con altre unità, queste ultime dovranno adempiere, al pari dell'unità da rifornire, a tutte le prescrizioni dettate in materia di prevenzione e lotta antincendio con personale all'uopo abilitato.

## **CAPO III**

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

#### **Articolo 106**

##### **Prescrizioni di carattere generale**

Allo scopo di garantire un sufficiente standard di prevenzione ambientale e di sicurezza, le operazioni di bunkeraggio a mezzo di distributori fissi installati in banchina possono essere eseguite con le seguenti prescrizioni:

- a) Il rifornimento ai distributori fissi deve essere effettuato singolarmente per ciascuna unità adottando comunque un servizio di vigilanza antincendio con personale all'uopo addestrato, mantenendo pronti all'uso idonei presidi antincendio.
- b) 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. 31.07.1934 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;
- c) le manichette utilizzate per le operazioni di bunkeraggio debbono essere integre e in perfette condizioni di impiego per evitare qualsiasi dispersione nonché costruite in conformità alle norme EN 1765 o BS 1435, collaudate all'atto della fornitura e periodicamente controllate e pressate ogni dodici mesi indipendentemente dal numero di ore di lavoro, allo scopo di accertare la loro integrità, come previsto nella Circolare del Ministero delle Trasporti e della Navigazione – Unità di Gestione delle Infrastrutture per la Navigazione e Demanio Marittimo n.105 del 21 settembre 2000. Ogni manichetta deve essere dotata di apposito certificato sul quale debbono essere riportate, tra l'altro, le condizioni massime di esercizio; queste ultime devono essere stampigliate anche su ogni singola manichetta, giusta quanto previsto dal D.M. 03.05.1984. I relativi certificati, copia dei quali deve essere esibita a richiesta del personale che effettua i controlli, devono contenere le seguenti informazioni:
  - i. massima pressione di esercizio;
  - ii. massima temperatura di esercizio (per manichette acquistate dopo il 01.07.2002);
  - iii. prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
  - iv. data e pressione di collaudo;
  - v. certificato di collaudo.

I dati di identificazione delle manichette devono essere stampigliati sulle flange o sulle manichette stesse. È consentita la giuntura di più manichette tra di loro purché il numero massimo delle manichette collegabili venga effettivamente collaudato e riportato sul relativo verbale di collaudo annuale.

- d) le unità intente alle operazioni devono tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei Segnali;
- e) gli addetti ai distributori devono impedire che persone estranee si avvicinino con sigarette accese o con altri fuochi che possano compromettere la sicurezza delle operazioni;
- f) nel corso dei rifornimenti nessun'altra unità può sostare o transitare nello specchio acqueo circostante ad una distanza inferiore a 15 metri dagli stessi, o comunque a velocità tale da creare fenomeni di risacca che possano generare particolari movimenti delle unità che hanno in corso il rifornimento, fatta salva la previsione di cui alla lettera a).
- g) durante lo svolgimento delle operazioni devono essere tenuti sul posto pronti all'uso i mezzi antincendio prescritti dal D.M. 31.07.1934 del Ministero dell'Interno;

- h) i motori di propulsione devono essere spenti, così come ogni altro motore che non sia dotato di parascintille allo scarico;
- i) non deve essere eseguita alcuna altra operazione che possa generare calore o scintille;
- j) durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale in possesso di relative abilitazioni. Devono essere inoltre disponibili, e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colature (panne galleggianti, panne/fogli oleo-assorbenti). La squadra antincendio/o il personale responsabile della lotta antincendio, oltre ad essere in possesso della certificazione prevista dal decreto legislativo 81/2008 in merito alla frequentazione di corsi antincendio, deve mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate.
- k) il Comandante dell'Unità deve curare che tutte le dotazioni antincendio di bordo siano tenute prontamente impiegate;
- l) il Comandante, inoltre, deve impedire che durante le operazioni di bunkeraggio vengano posti in essere comportamenti che provochino un abbassamento del livello di sicurezza;
- m) vi è l'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;
- n) nel caso in cui l'unità da rifornire, che dovrà essere sempre quella esterna alle unità ormeggiate e pronta a mollare gli ormeggi in tempi brevi, è ormeggiata a pacchetto con altre unità, queste ultime dovranno adempiere al pari dell'unità da rifornire a tutte le prescrizioni dettate in materia di prevenzione e lotta antincendio con personale all'uopo abilitato. L'ormeggio a pacchetto non è consentito in caso di rifornimento con benzina.

### **Articolo 107** **Vigilanza antinquinamento**

Durante le operazioni di bunkeraggio tramite distributori fissi in banchina dovranno essere adottati idonei criteri di vigilanza e prevenzione ambientale secondo quanto già richiamato dal presente Regolamento.

I concessionari degli impianti di distribuzione automatica dei carburanti siti nel porto di Vasto sono in ogni caso tenuti ad adottare tutte le precauzioni, anche a mezzo dei propri preposti, per evitare lo sversamento di combustibili in banchina e/o in mare durante le operazioni di bunkeraggio alle unità.

Il servizio di prevenzione ambientale deve essere altresì perseguito dal Comandante dell'unità rifornita richiedendo alla ditta concessionaria del servizio di bunkeraggio, la presenza a bordo per tutta la durata dell'operazione, di un operatore pronto ad intervenire in caso di eventuale dispersione e/o sversamento del prodotto in mare.

Nel caso di lievi sversamenti di combustibili è fatto obbligo di dare immediato avviso all'Autorità Marittima.

Sono comunque a carico del responsabile le spese eventualmente sostenute per la bonifica della zona inquinata (vale il principio "CHI INQUINA PAGA").

## **CAPO IV RIFORNIMENTO DI OLI LUBRIFICANTI**

### **Articolo 108 Zone consentite e prescrizioni**

Presso le banchine portuali di Vasto, il rifornimento di oli lubrificanti è consentito solo e soltanto nella stretta osservanza delle seguenti prescrizioni:

- a) le motrici ed i rimorchi delle autobotti in attesa di effettuare il rifornimento devono attendere che la zona venga adeguatamente predisposta, collocandosi al di fuori dell'area immediatamente adiacente all'ormeggio della nave.
- b) nel caso di impiego di più autobotti, queste accederanno alla zona all'uopo predisposta una per volta.
- c) la suddetta zona dovrà essere tenuta pulita e convenientemente sgombera da qualsiasi sostanza e/o materiale combustibile e/o infiammabile.
- d) l'attacco delle manichette deve essere eseguito, secondo le proprie competenze e responsabilità, dal personale di bordo e dal conducente dell'autobotte.
- e) il rifornimento di oli combustibili a mezzo autobotte è autorizzato di massima nell'area individuata nel piazzale a ridosso della normale viabilità portuale dell'ampiezza di circa 50 metri. Tale area sarà distante circa 5 metri dalla predetta viabilità portuale ed evidenziata con segnaletica orizzontale di colore giallo. In ogni caso le operazioni di tutti i mezzi coinvolti non devono comportare l'uso di fiamme libere e/o la formazione di scintille.

### **Articolo 109 Rifornimento di oli lubrificanti da fusti**

Qualora il rifornimento di oli lubrificanti avvenga direttamente mediante prelievo dai fusti, dovrà essere utilizzata idonea pompa elettrica dotata di motore antideflagrante.

Resta valida qualunque altra disposizione del presente Regolamento relativa alla richiesta di autorizzazione (**allegato 17**) e in materia di prevenzione.

## **CAPO V ESENZIONE E DISPOSIZIONI FINALI**

### **Articolo 110 Esenzioni**

La presente parte del Regolamento non si applica alle unità navali militari ed in servizio di polizia, che dovranno comunque garantire equivalenti misure di prevenzione antincendio ed antinquinamento.

### **Articolo 111 Disposizioni finali**

Ferma restando la responsabilità del Comando di bordo, dell'Impresa Portuale, della ditta rifornitrice e del Responsabile del Distributore fisso per la rigorosa osservanza delle norme prescritte nella presente parte del Regolamento, il Comandante del Porto si riserva la più ampia facoltà di disporre l'adozione di ulteriori misure per la prevenzione degli incendi, degli inquinamenti del mare e per la sicurezza portuale durante le operazioni di bunkeraggio.

ALLEGATO 17

RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE DI BUNKERAGGIO/RIFORNIMENTO A MEZZO  
AUTOBOTTE/FUSTI

MARCA DA BOLLO  
VALORE VIGENTE  
(INCOLLARE QUI)

**All'Ufficio Circondariale Marittimo  
Sezione Tecnica  
66054 – Vasto**

Il sottoscritto \_\_\_\_\_ Comandante  
della M/N \_\_\_\_\_ Numero I.M.O. \_\_\_\_\_  
di Bandiera \_\_\_\_\_ ormeggiata presso la banchina di  
\_\_\_\_\_ del porto di Vasto,

**CHIEDE**

di essere autorizzato ad effettuare il rifornimento di tonn. \_\_\_\_\_  
di \_\_\_\_\_ a bordo della motonave al suo comando il giorno  
\_\_\_\_\_ alle ore \_\_\_\_\_ all'uopo

**DICHIARA**

- Che il fornitore del prodotto è la ditta: \_\_\_\_\_;
- Che la ditta incaricata per il trasporto del prodotto è: \_\_\_\_\_;
- Di essere a conoscenza delle norme contenute nell'Ordinanza n. 17/2018 in data 06.06.2018;
- Di mettere in atto tutte le prescrizioni previste dalla predetta Ordinanza e di osservare eventuali misure aggiuntive di sicurezza che codesto Comando riterrà opportuno prescrivere;
- Che i mezzi antincendio di bordo sono in perfette condizioni e pronti all'impiego;
- Che l'Ufficiale di bordo responsabile all'operazione di riferimento è il Sig. \_\_\_\_\_;

A cura della ditta fornitrice/incaricata del trasporto e della consegna sarà direttamente inoltrata idonea dichiarazione relativamente al/ai mezzo/i che accederà/accederanno in porto per il rifornimento in conformità all'allegato 8bis e allegato 8Tris all'ordinanza 07/99;  
Vasto, \_\_\_\_\_

IL COMANDANTE DELLA NAVE

MARCA DA BOLLO  
VALORE VIGENTE  
(Spillare qui)



ALLEGATO 18  
DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA DI CERTIFICAZIONE

Il sottoscritto \_\_\_\_\_, rappresentante della Ditta fornitrice \_\_\_\_\_ incaricata ad eseguire il rifornimento il trasporto e la consegna di Ton. \_\_\_\_\_ di \_\_\_\_\_ a bordo della M/n \_\_\_\_\_ ormeggiata in Porto a Vasto a mezzo di autobotte

**DICHIARA**

- Che l'autobotte impiegata è targata \_\_\_\_\_ ed è di proprietà di \_\_\_\_\_;
- Di essere iscritta nei registri di cui all'art. 68 del Codice della Navigazione;
- Che il prodotto da consegnare è \_\_\_\_\_;
- Che il conducente dell'autobotte è il Sig. \_\_\_\_\_ nato a \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_, (di cui si allega copia di un documento personale di riconoscimento);
- Che la predetta persona è regolarmente assunta alle nostre dipendenze/alle dipendenze della ditta che effettua il trasporto ed è munita di tutti i requisiti relativi alla condotta del mezzo impiegato per il rifornimento;
- Che la predetta persona a conoscenza di tutte le norme previste nell'Ordinanza n. 17/2018 in data 06.06.2018;
- Di essere iscritto nell'elenco dei fornitori di combustibili marittimi tenuto dalla \_\_\_\_\_ di \_\_\_\_\_;
- Di mettere a disposizione del comando di bordo all'atto del rifornimento il bollettino di consegna e il campione sigillato di combustibile fornito, in ottemperanza all'art. 295 comma 11 del Decreto Legislativo 03 Aprile 2006, n. 152 così come modificato dal Decreto Legislativo 09 Novembre 2007, n. 205;

Vasto, \_\_\_\_\_

IL RAPPRESENTANTE DELLA DITTA

\_\_\_\_\_

ALLEGATO 19  
DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA DI CERTIFICAZIONE

Il sottoscritto \_\_\_\_\_,  
rappresentante della Ditta \_\_\_\_\_ incaricata ad  
eseguire il trasporto e la consegna da parte della ditta fornitrice  
\_\_\_\_\_ di Ton. \_\_\_\_\_ di  
\_\_\_\_\_ a bordo della M/n \_\_\_\_\_  
ormeggiata in Porto a Vasto a mezzo di autobotte

**DICHIARA**

- Che l' autobotte impiegata è targata \_\_\_\_\_ ed è di proprietà di \_\_\_\_\_;
- Che il prodotto da consegnare è \_\_\_\_\_;
- Che il conducente dell'autobotte è il Sig. \_\_\_\_\_ nato a \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_, (di cui si allega documento personale di riconoscimento);
- Che la predetta persona è regolarmente assunta alle nostre dipendenze/alle dipendenze della ditta che effettua il trasporto ed è munita di tutti i requisiti relativi alla condotta del mezzo impiegato per il rifornimento;
- Che la predetta persona a conoscenza di tutte le norme previste nell'Ordinanza n. 17/2018 in data 06.06.2018;
- Di mettere a disposizione del comando di bordo all'atto del rifornimento il bollettino di consegna e il campione sigillato di combustibile fornito e messo a disposizione dalla ditta fornitrice, in ottemperanza all'art. 295 comma 11 del Decreto Legislativo 03 Aprile 2006, n. 152 così come modificato dal Decreto Legislativo 09 Novembre 2007, n. 205;

Vasto, \_\_\_\_\_

IL RAPPRESENTANTE DELLA DITTA

\_\_\_\_\_

# **TITOLO V**

## **NORME PER L'ESECUZIONE DEI LAVORI CON E SENZA L'USO DI FONTI TERMICHE A BORDO DELLE UNITÀ NAVALI E A TERRA NEL PORTO DI VASTO**

### **CAPO I**

#### **DISPOSIZIONI GENERALI**

##### **Articolo 112**

##### **Campo di applicazione**

L'uso delle miscele ossiacetileniche, della fiamma ossidrica, della saldatura elettrica o comunque di fonti termiche a bordo delle unità navali nelle zone di ancoraggio o nel porto di Vasto ed a terra, è regolato dalle presenti norme ai fini della prevenzione degli incidenti a bordo e della tutela della sicurezza portuale e della navigazione.

Le presenti norme si applicano anche alle navi ed unità in demolizione ed a quelle che abbiano trasportato merci pericolose purché degassificate e bonificate.

Il presente regolamento non si applica invece ai lavori con uso di fiamma, o comunque di fonti termiche, che si eseguono a terra nell'ambito di cantieri appositamente attrezzati e presso le banchine affidate in concessione ovvero asservite/riservate a Ditte e Cantieri, anche con unità in acqua, o comunque date in consegna per l'esecuzione dei lavori. Difatti, tali lavori devono essere effettuati secondo le norme di sicurezza interne emanate da ciascun Cantiere/Ditta.

## **CAPO II**

### **DISPOSIZIONI PER LAVORI A BORDO CON LA NORMALE PROCEDURA**

#### **Articolo 113**

##### **Lavori con uso di fonti termiche con la normale procedura**

Nessun lavoro di riparazione o manutenzione che comporti l'uso di fiamma ossidrica od ossiacetilenica, saldatura elettrica con arco voltaico o con altre analoghe fonti termiche, richiamate nei precedenti articoli, può essere effettuato a bordo di unità navali, nell'ambito del Circondario Marittimo di Vasto, senza il preventivo Nulla-Osta dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, nel quale vengono indicate le misure che dovranno essere adottate ai fini della sicurezza.

I lavori dovranno essere eseguiti da Ditte/Imprese all'uopo autorizzate, ovvero direttamente dal personale di bordo nel rispetto del "Piano di Sicurezza" di cui all'articolo 6 del Decreto Legislativo 271/99 e agli articoli 10 e 38 del Decreto Legislativo 272/99.

Nell'ambito del Circondario Marittimo di Vasto, l'uso della fiamma ossidrica o di altre analoghe fonti termiche a bordo di navi o galleggianti è ammesso presso tutte le banchine e nella zona di ancoraggio, purché nel rispetto del presente Regolamento e con le modalità che saranno di volta in volta specificate nel relativo Nulla-Osta.

Il datore di lavoro, come definito dall'Articolo 3 comma c) del Decreto Legislativo n° 272/1999 dovrà presentare, almeno con 48 ore di anticipo sulla data del previsto inizio dei lavori, istanza in carta legale con marca da bollo (**allegato 20**), corredata del "certificato di gas free" rilasciato dal Consulente Chimico del Porto ed il "piano dei lavori" da eseguirsi sull'unità, di cui copia dovrà essere sempre presente a bordo;

L'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, ricevuta la suddetta documentazione, acquisisce i pareri del Comando dei Vigili del Fuoco di Chieti e dell'Azienda U.S.L. competente per territorio e successivamente, qualora ne sussistano le condizioni, rilascia il previsto "Nulla Osta".

Il Nulla Osta rilasciato dall'Autorità Marittima dovrà essere controfirmato per presa visione e conoscenza dal datore di lavoro e dal responsabile dei lavori della Ditta/Impresa esecutrice dei lavori;

Qualora i lavori di cui sopra si protraessero in ore notturne, dovrà essere richiesta una proroga alla validità del Nulla-Osta ricevuto in precedenza dall'Autorità Marittima.

Copia del Nulla Osta rilasciato sarà trasmesso, a cura dell'Autorità Marittima, all'A.S.L. competente - per la vigilanza in materia -, nonché al Comando dei Vigili del Fuoco di Chieti per le eventuali azioni di competenza.

#### **Articolo 114**

##### **Obblighi dei comandanti delle navi**

Fermo restando gli obblighi imposti dalle norme di sicurezza portuale, nonché dalle altre leggi e regolamenti vigenti in materia di prevenzione degli incendi e degli infortuni, è fatto obbligo ai comandanti delle unità, sia nazionali che straniere, presenti nei porti e nelle rade del Circondario Marittimo di Vasto ed interessate ai lavori di cui al presente Capo di:

- a) Mantenere in efficienza ed in stato di pronto intervento, per quanto possibile, gli impianti ed i servizi di bordo per la rilevazione e l'estinzione degli incendi, assicurando un servizio permanente di vigilanza a mezzo del personale di bordo all'uopo addestrato; mantenere in efficienza e pronti all'uso gli estintori prescritti in base al tipo di unità.
- b) Comunicare tempestivamente e con qualsiasi mezzo all'Autorità Marittima gli eventuali principi di incendio a bordo, ovvero qualsiasi altra situazione di emergenza che si verifichi nell'effettuazione di tali lavori.

- c) Astenersi dal compiere, senza preventivo Nulla Osta dell'Ufficio Circondariale Marittimo, lavori di qualsiasi genere che comportino l'immobilizzazione della nave, sia pure per breve tempo, quando l'unità sia ormeggiata in porto.

L'Autorità Marittima si riserva la facoltà di far adottare, per l'espletamento dei lavori con uso di fonti termiche a bordo e qualora le esigenze operative lo richiedano, un servizio integrativo antincendio, come previsto dall'Articolo 5 del D. Lgs. 272/99, a spese del proprietario/armatore dell'unità oggetto dei lavori.

### **Articolo 115** **Obblighi del datore di lavoro**

Il datore di lavoro ha la responsabilità della sicurezza dei lavori nonché il compito di coordinarne gli interventi, allo scopo di garantire la sicurezza della nave/unità contro i pericoli d'incendio, la salvaguardia della vita umana e la prevenzione degli incidenti sul lavoro.

Tale scopo deve essere realizzato attraverso:

- a) il coordinamento delle attività svolte affinché non si creino situazioni di incompatibilità e di pericolo;
- b) la continua sorveglianza dei lavori anche a mezzo dei propri incaricati e preposti per la prevenzione degli incidenti;
- c) la messa in opera di idonee attrezzature antincendio, come di seguito specificate, al fine della prevenzione antinfortunistica;
- d) la sospensione immediata dei lavori in caso di pericolo o incidente, con l'obbligo di informare l'Autorità Marittima;
- e) l'applicazione delle vigenti norme in materia di prevenzione degli infortuni e di sicurezza sul lavoro, delle prescrizioni indicate dal Chimico del porto e nel Nulla Osta rilasciato dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, le prescrizioni indicate dalla competente U.S.L. e/o dai Vigili del Fuoco;
- f) ogni altra precauzione stabilita dal Decreto Legislativo n° 272/1999 e dalla normativa vigente in materia di sicurezza sul lavoro.

### **Articolo 116** **Adempimenti e misure da osservare prima dell'inizio dei lavori**

Prima di iniziare i lavori autorizzati, il Comandante dell'unità ed il responsabile/direttore dei lavori, nell'ambito delle rispettive competenze, dovranno attuare tutte le prescrizioni di cui al Nulla-Osta rilasciato, e comunque predisporre i mezzi ed il personale occorrenti per garantire il servizio di rilevazione e lo spegnimento di eventuali incendi, che dovrà essere mantenuto per tutta la durata dei lavori da eseguire.

Inoltre:

- a) In caso di lavori da svolgersi a terra, al di fuori dei cantieri appositamente attrezzati, potrà essere inoltrata istanza all'Autorità Marittima di Vasto, con l'osservanza dei pertinenti aspetti ed oneri demaniali, per le relative valutazioni e per l'eventuale autorizzazione alla realizzazione di un'opportuna recinzione di un'area; per lavori da effettuarsi su unità in acqua, dovrà essere richiesto di recintare il tratto di banchina interessato, previa istanza e relativo Nulla-Osta di cui sopra. In ogni caso dovrà essere vietato l'accesso, alla zona interessata dai lavori, a persone non addette ai lavori di manutenzione, tramite la recinzione di cui sopra e tramite opportuni cartelli di pericolo e di segnalazione notturna, che dovranno essere apposti ai sensi delle vigenti norme in materia di tutela e sicurezza dei lavoratori.
- b) Le zone immediatamente adiacenti ai punti di lavoro ove viene impiegata la fiamma ossidrica o qualsiasi altra fonte di calore, dovranno essere mantenute completamente sgombre da materiali, merci, combustibili ed altre sostanze che possano sviluppare incendi, esalazioni di gas o pericoli in genere.
- c) In prossimità dei punti di lavoro, e qualora non espressamente indicato nel Nulla-Osta rilasciato dall'Autorità Marittima, dovrà essere prontamente reperibile la sottoelencata minima attrezzatura antincendio:

- un contenitore pieno di sabbia, in quantità sufficiente a soffocare principi di incendio;
  - un estintore a polvere da almeno 6 Kg;
  - una manichetta antincendio efficiente, pronta all'uso e dotata anche di boccalino a pioggia;
  - un contenitore d'acqua idoneo per il raffreddamento di eventuali canali o scoli incandescenti.
- d) Dovranno essere predisposte particolari protezioni ignifughe, atte ad evitare che scorie incandescenti o scintille possano eventualmente innescare incendi nelle zone o nei locali attigui a quelli dei lavori.
- e) Un apposita protezione a mezzo lamiera, o simili, dovrà sempre essere sistemata sotto o in prossimità del cannello della fiamma, per raccogliere le scorie incandescenti.
- f) Dovranno comunque essere sempre osservate tutte le prescrizioni contenute nel Nulla-Osta rilasciato dall'Autorità Marittima.

### **Articolo 117**

#### **Misure da osservarsi nel corso ed al termine dei lavori**

Durante l'esecuzione dei lavori autorizzati è vietato eseguire qualunque altra tipologia di lavori, ed in particolare verniciature, in qualsiasi luogo dell'unità; eventuali deroghe potranno essere concesse esclusivamente su parere favorevole del Consulente Chimico del Porto. È inoltre tassativamente vietato effettuare movimentazione di merci pericolose, bunkeraggio e/o trasferimenti di combustibili in genere.

Il responsabile della Ditta/Impresa che esegue i lavori, ovvero il "coordinatore" e/o il Comandante dell'unità, nell'ambito delle rispettive competenze, ogni qualvolta le norme di sicurezza lo impongano, devono provvedere alla sospensione immediata di quei lavori che possano rappresentare un pericolo, informando tempestivamente l'Autorità Marittima.

Ultimati i lavori autorizzati, a cura del responsabile/direttore dei lavori dovrà essere compiuta una minuziosa ispezione nel locale di lavoro ed in quelli attigui, al fine di accertare l'assenza di potenziali pericoli (elettrici, incendio, ecc.). Tutte le aree dovranno essere rimesse in pristino stato.

### **Articolo 118**

#### **Prescrizioni e divieti vari**

È vietato l'uso di fiamma e di mezzi simili su navi con passeggeri a bordo, salvo che per lavori di lieve entità, come previsto dall' articolo 46, comma 5, del Decreto Legislativo n. 272/99;

Non è consentito l'uso, per l'effettuazione di lavori che richiedano fonti termiche, di gasogeni di qualunque forma e dimensione a bordo delle navi, dei galleggianti e delle unità da diporto.

Tutte le apparecchiature da impiegare per l'esecuzione dei lavori con uso di fonti termiche devono essere munite di certificato di collaudo in corso di validità e mantenute sempre nelle condizioni prescritte.

Non è ammesso l'uso di cannelli privi di valvole di sicurezza.

Le condutture di gomma devono essere in perfetto stato di conservazione e rispondenti alle vigenti norme.

È proibito, sia di giorno che di notte, lasciare a bordo o in banchina bombole piene senza adeguata sorveglianza.

Qualunque fiamma, comunque protetta, dovrà trovarsi a più di dieci metri di distanza dalla bombola; qualora ciò non fosse possibile, ad esempio per le dimensioni ridotte dell'unità, la bombola dovrà essere collocata al di fuori dell'unità stessa.

Le bombole di ossigeno, di idrogeno e di acetilene, dovranno essere contrassegnate esclusivamente con l'esatto nome tecnico della materia contenuta e dovranno essere munite della prescritta etichetta di pericolo. Ciascuna di essa dovrà altresì essere munita di certificato

di collaudo in corso di validità, da esibirsi a richiesta degli organi di controllo. Le bombole di acetilene disciolto e quelle di ossigeno dovranno essere tenute al riparo dai raggi del sole, senza valvole di presa, le quali saranno applicate e mantenute esclusivamente durante l'uso.

Per l'impiego di fiamma ossiacetilenica è obbligatorio l'uso della valvola idraulica, munita di rubinetto di intercettazione del gas. Tale valvola dovrà essere di costruzione atta a neutralizzare qualsiasi ritorno di fiamma, o incendio dovuto ad ogni altra causa che si possa verificare nella condotta del gas e deve essere collocata almeno dieci metri dal cannello di acetilene.

Fermo restando l'obbligo di osservare le disposizioni del presente Regolamento, chi intende utilizzare l'arco voltaico per effettuare operazioni di saldatura deve sostituire gli estintori idrici o a schiuma, di prevista sistemazione presso l'operatore, con estintori a polvere secca o ad anidride carbonica.

Le pinze porta-elettrodi dovranno essere di tipo isolato, debitamente omologate e munite del marchio di qualità. Un interruttore per ciascuna pinza dovrà essere posto sulla linea di alimentazione, a breve distanza dall'operatore.

Allo scopo di prevenire gli incendi è vietato:

- a) Gettare o scaricare nelle acque del porto di Vasto, ovvero gettare sulle aree portuali qualsiasi materiale od oggetto incandescente, o comunque atto a provocare incendi.
- b) Fumare, accendere fiammiferi od attivare qualsiasi altra forma di ignizione entro i recinti portuali, sui moli, nei cantieri, sulle banchine, sui piazzali, nei capannoni od a bordo di unità di qualsiasi genere, qualora ciò comporti pericolo di incendio o vi siano nelle adiacenze merci, strutture o materiali che possono generare e/o alimentare la combustione.
- c) Eseguire lavori in genere a bordo di navi o galleggianti adibiti al trasporto alla rinfusa di merci pericolose, allo stato liquido, solido o gassoso, salvo casi di riconosciuta necessità ed urgenza, sentita l'Autorità Marittima.

### **Articolo 119**

#### **Lavori a bordo di unità in disarmo – Cambio del Comandante**

Qualora durante l'esecuzione dei lavori che comportino o meno l'uso di fonti termiche si verifichi la sostituzione del Comandante o la nave venga posta in disarmo, la copia del Nulla-Osta all'esecuzione dei lavori, pena la decadenza di validità dello stesso, dovrà essere preventivamente controfirmata, per accettazione degli impegni già sottoscritti relativamente all'osservanza delle norme del presente Regolamento, dal nuovo Comandante o dal responsabile designato, che dovrà inoltre provvedere a comunicare immediatamente il proprio nominativo all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.

# **CAPO III**

## **DISPOSIZIONI PER LAVORI A BORDO CON PROCEDURA SEMPLIFICATA**

### **Articolo 120**

#### **Lavori con uso di fonti termiche con procedura semplificata e standardizzata**

La procedura semplificata per il rilascio del nulla osta, così come contemplato dal disposto dell'Articolo 46 del D. Lgs. n°272/1999, può applicarsi esclusivamente alle seguenti tipologie di lavori denominati di "lieve entità" :

- a) I lavori con l'impiego di fonti termiche riguardanti interventi alle sovrastrutture di coperta della nave sono quelli riferiti a:
- Guardacorpi;
  - Scalette per l'accesso ai ponti;
  - Salpancore;
  - Strutture di supporto delle luci della nave;
  - Strutture di supporto delle imbarcazioni, zattere di salvataggio e battelli d'emergenza;
  - Passacavi;
  - Bottazzi;
  - Passerelle, parapetti, corrimani e ringhiere;
  - Serbatoio d'acqua in coperta;
  - Sfoghi d'aria in coperta;
  - Specchio di poppa all'esterno;
  - Rampa locale garage;
  - Rizzaggio merci e materiali in coperta;
- b) I lavori con l'impiego di fonti termiche riguardanti le Unità da pesca:
- Sostituzione e/o riparazione dell'arco di poppa;
  - Rivestimento opera morta;
  - Sostituzione bracci rulli di poppa;
  - Rivestimento della prua;
  - Sostituzione e/o riparazione della ringhiera di prua e della passeggiata;
  - Sostituzione albero di prua;
  - Smontaggio e riparazione del verricello;
  - Saldatura occhi su opera morta;
  - Montaggio e/o riparazione bighi;
  - Sostituzione serbatoio acqua dolce per cucina;
  - Sostituzione scivolo;
  - Sostituzione delle staffe di fissaggio dei ganci/bitte;
  - Lavori ai bottazzi e ai parabordi;
  - Lavori ai servizi igienici;
  - Lavori al salpa ancore;
  - Lavori alle scalette in coperta;
  - Lavori alle sistemazioni dei mezzi collettivi di salvataggio;
  - Lavori alle antenne, alle luci, ai radar in controplancia.

I lavori anzidetti non devono essere effettuati se sono a diretto contatto con spazi o locali chiusi della nave (stive o locali comunque facenti parte dell'unità navale), o zone della nave che possono presentare rischi d'incendio o di esplosione per la presenza di materiali di coibentazione e/o altre sostanze combustibili (stracci, pareti in legno, residui oleosi, ecc.) e/o infiammabili (es. vernici, solventi, benzina ecc.).

Inoltre, le operazioni di cui trattasi dovranno essere svolte in osservanza delle disposizioni di cui agli artt. 46 e 47, del D. Lgs. n° 272/1999, nonché nel rispetto delle norme di cui al titolo VI, Capo IV del D.P.R. n° 547/1955. Tali operazioni non dovranno essere effettuate in caso di avverse condizioni meteorologiche che possano influire sulla stabilità



dell'imbarcazione. Per ogni saldatore in azione dovrà essere prevista la presenza di un altro operaio o membro dell'equipaggio in grado di utilizzare i prescritti mezzi antincendio. Dovrà essere verificata l'assenza dei vapori o gas infiammabili, a cura del responsabile dell'esecuzione dei lavori, nell'area interessata dalla lavorazione, la quale dovrà risultare sgombra da qualsiasi materiale combustibile; eventuali pavimenti in materiale combustibile dovranno essere protetti da lamiera o altro materiale incombustibile. Al termine dei predetti lavori, la zona adiacente la lavorazione dovrà essere irrorata con acqua ed attentamente ispezionata. Tutte le attrezzature utilizzate per le lavorazioni dovranno essere dotate di dispositivi previsti dalla normativa di sicurezza vigente.

Per tutti i lavori che non rientrano nelle tipologie sopra richiamate, NON potrà applicarsi la procedura semplificata e standardizzata pertanto, per tali tipi di lavori, dovranno essere richiesti i pareri agli organi competenti e si dovrà seguire la normale procedura di cui al Titolo V Capo II del presente Regolamento.

### **Articolo 121**

#### **Documentazione per il rilascio del nulla osta con procedura semplificata e standardizzata**

Gli interessati al rilascio del "nulla osta" con procedura semplificata e standardizzata devono presentare all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, almeno con 48 ore di anticipo sulla data del previsto inizio dei lavori, apposita istanza (**allegato 21**) in carta legale, con marca da bollo di valore vigente, nella quale dovranno essere descritte e specificate natura e durata del lavoro, denominazione dell'impresa/ditta che lo eseguirà, descrizione dei locali nei quali verrà usata la fonte termica ed il nominativo della persona esperta responsabile dell'operazione. A tale istanza dovrà essere allegato il "Documento di Sicurezza" della Ditta/Impresa che effettua i lavori a bordo dell'unità o, in alternativa, un'autocertificazione che attesti la presenza del predetto "documento di sicurezza" redatto conformemente all'articolo 38 Decreto Legislativo 272/99.

Inoltre, l'istanza dovrà essere corredata del certificato di "Non pericolosità", rilasciato dal Chimico del Porto.

Il rilascio del Nulla Osta, con procedura semplificata per i lavori con uso della fiamma di "lieve entità", a bordo delle unità ormeggiate nel porto di Vasto, prevede che all'Autorità Marittima competente sia presentata, la seguente documentazione:

- a) Dichiarazione dell'armatore/comandante dell'unità ormeggiata in porto, resa ai fini del rilascio del nulla osta ai lavori, con uso della fiamma a bordo, del tipo a "minore entità";
- b) Piano di lavoro e di prevenzione del "datore di lavoro";
- c) Documento di sicurezza della ditta/impresa che effettua i lavori a bordo dell'unità o, in alternativa, un'autocertificazione che attesti la presenza del predetto documento di sicurezza.
- d) "Certificato di non pericolosità" del Consulente del Chimico del Porto e dichiarazione che il lavoro da eseguire rientra nella fattispecie considerata di "lieve entità".

La domanda dovrà essere sottoscritta dal "datore di lavoro", ex articolo 3 del Decreto Legislativo 272/99, come di seguito specificato:

- a) il titolare della ditta/impresa che opera a bordo;
- b) il comandante della nave che si avvale dei membri dell'equipaggio per i servizi e le operazioni portuali;
- c) il titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi;
- d) Qualora i lavori siano eseguiti da più società/ditte, l'Armatore o il Comandante della nave designa l'impresa capo-commessa, il cui titolare nomina il responsabile tecnico dei lavori a bordo ed elabora il "Documento di sicurezza", così come previsto dall'articolo 38 del Decreto Legislativo n°272 del 27 luglio 1999.

L'Autorità Marittima, ricevuta la suddetta documentazione ed accertata la regolarità della stessa, intendendosi già favorevolmente acquisiti i pareri del Comando dei Vigili del Fuoco di

Chieti e dell'Azienda Sanitaria Locale competente, qualora ne sussistano le condizioni, rilascerà il previsto Nulla-Osta. Ai fini del rilascio, e per eventuali accertamenti e controlli dell'opera, l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di avvalersi, ove ritenuto necessario, di un organo tecnico, con spese a carico del richiedente il suddetto Nulla-Osta.

Copia del nulla osta sarà trasmesso, a cura dell'Autorità Marittima, all'A.S.L. - per la vigilanza sanitaria in materia -, nonché al Comando dei Vigili del Fuoco di Chieti.

ISTANZA PER IL RILASCIO DEL NULLA OSTA LAVORI CON FONTI TERMICHE CON  
LA NORMALE PROCEDURA

MARCA DA BOLLO  
VALORE VIGENTE  
(Incollare qui)

All'Ufficio Circondariale Marittimo  
Sezione Tecnica  
66054 – Vasto

Il sottoscritto \_\_\_\_\_ nato a  
\_\_\_\_\_ (\_\_\_\_) il \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ e residente a  
\_\_\_\_\_ (\_\_\_\_) in Via \_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_ telefono  
\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_ in qualità di (barrare la voce che interessa):

- titolare dell'impresa - capo commessa \_\_\_\_\_;
- comandante della nave;
- armatore della nave;

### CHIEDE

a codesto Ufficio Circondariale Marittimo il rilascio del Nulla-Osta all'esecuzione a bordo dell'unità \_\_\_\_\_ iscritta al n° \_\_\_\_\_  dei RR.NN.MM. e GG /  delle MATRICOLE di \_\_\_\_\_ t.s.l. \_\_\_\_\_, attualmente ormeggiata presso \_\_\_\_\_, dei seguenti lavori mediante uso della fonte termica: \_\_\_\_\_;

#### Tipo A – Lavori in ambienti esterni: SI - NO

lavori esterni alla struttura dell'unità (fasciame, coperta, castello);  
lavori di sostituzione degli zinchi (in zone non attigue a zone pericolose);  
Altro: \_\_\_\_\_;

#### Tipo B – Lavori in ambienti interni “chiusi”: SI - NO

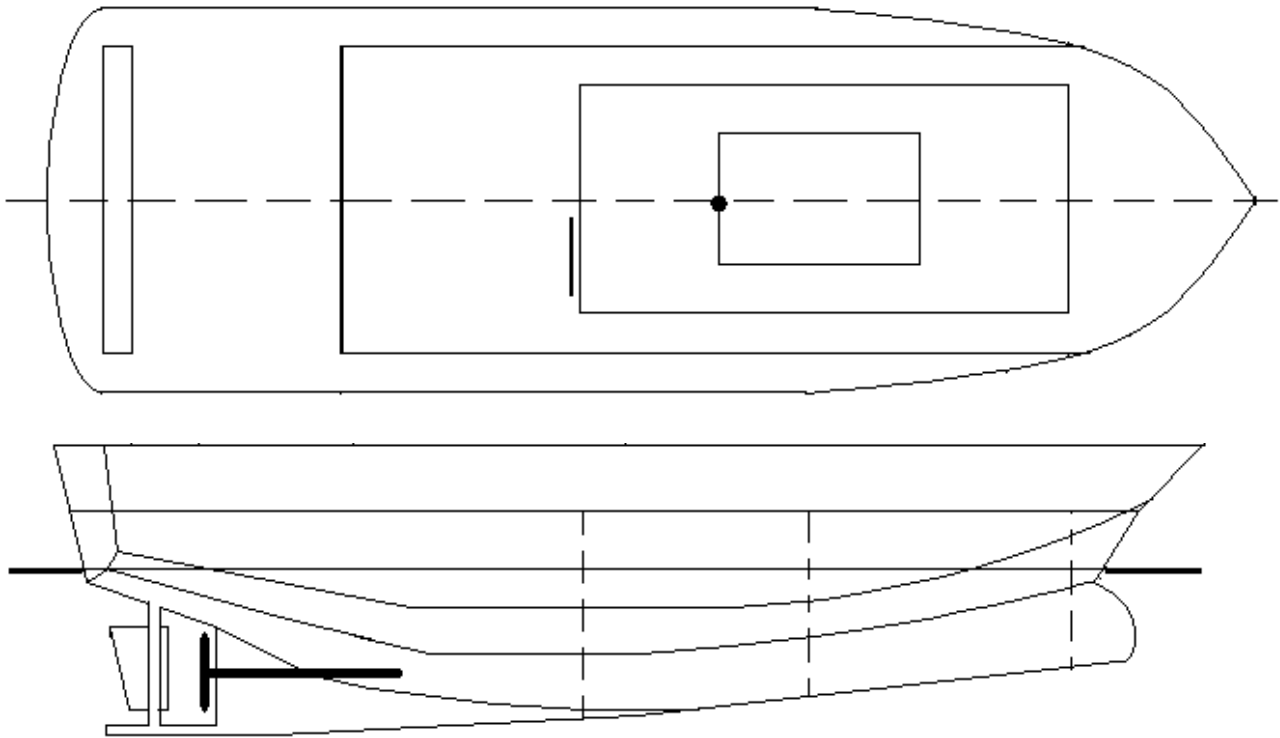
gavoni, doppi fondi, casse;  
intercapedini chiuse;  
cisterne;  
Altro: \_\_\_\_\_;

#### Tipo C – Lavori in ambienti interni “semi-chiusi”: SI - NO

locale alloggi, locale vita;  
locale macchina e timoneria;  
locali pompe;  
stive;  
Altro: \_\_\_\_\_;

(Indicare con una X la zona interessata dai lavori)

(Indicare con una X la zona interessata dai lavori)



nei locali evidenziati nell'allegata planimetria ove sono specificate le posizioni dei previsti lavori e le relative vie di fuga. Durata presunta : giorni lavorativi\_\_\_\_\_.

### IL SOTTOSCRITTO DICHIARA QUANTO SEGUE:

di essere a conoscenza e di rispettare tutte le prescrizioni concernenti i lavori con fonti termiche di cui all'Ordinanza n° \_\_\_/\_\_\_ in data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ dell'Ufficio Circondariale Marittimo Vasto;

di rispettare le normative vigenti in materia di prevenzione ed assicurazione del lavoratore, nonché di essere regolarmente scritto all'IPSEMA/INPS;

di allegare il certificato di "gas free" rilasciato dal Chimico del Porto di \_\_\_\_\_ Dott. \_\_\_\_\_ in data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_;

di essere a conoscenza delle norme contenute nel Decreto Legislativo n. 272 del 27.07.1999; che la persona esperta, responsabile dell'operazione ai sensi dell'art. 46 del Decreto Legislativo n. 272 del 27.07.1999 è il Sig. \_\_\_\_\_ tel. \_\_\_\_\_;

che i lavori saranno eseguiti  dalla ditta \_\_\_\_\_ /  dal personale addestrato di bordo, sotto la diretta e continua sorveglianza del responsabile dei lavori designato opportunamente da questo comando e/o dell'impresa (capo commessa);

che gli impianti e l'organizzazione antincendio di bordo  sono /  non sono in efficienza ed in grado di entrare immediatamente in azione;

che la nave  è /  non è pronta a muovere con i propri mezzi in caso di emergenza o necessità;

carico esistente a bordo (natura) \_\_\_\_\_;

carichi infiammabili, esplosivi o comunque pericolosi esistenti a bordo \_\_\_\_\_;

che durante l'uso di fiamma non verranno effettuate altre operazioni commerciali incompatibili o che interferiscono con le lavorazioni a caldo;

che non sarà fatto uso di fiamma, o comunque di mezzi di lavoro che provochino fonti di calore (fonti termiche), su parti a contatto con materiali infiammabili, combustibili o pericolosi, di depositi e serbatoi che, anche se vuoti, abbiano contenuto prodotti pericolosi;

che  è stato /  non è stato predisposto un sistema di ventilazione in grado di garantire nell'ambiente, per tutta la durata dei lavori, idonee condizioni in termini di ricambio d'aria, concentrazione di ossigeno e temperatura;

che  sono /  non sono messe a disposizione, per una rapida evacuazione in caso di emergenza, oltre allo scalandrone in dotazione alla nave, altre passerelle di adeguata robustezza e sicurezza;

di aver presentato (se impresa capo commessa) in data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_ alla competente Azienda Sanitaria Locale il "Documento di Sicurezza" di cui al comma 3 dell'art. 38 del Decreto Legislativo n. 272 del 27.07.1999, che debitamente si unisce copia o "Autocertificazione" che attesti la presenza del predetto documento;

è /  non è prevista per tutta la durata dei lavori la presenza di n° \_\_\_ persone addestrate a svolgere il servizio di prevenzione e lotta antincendio \_\_\_\_\_ (generalità);

sul luogo di lavoro ove si usa la fiamma (fonte termica) sono previsti i seguenti presidi antincendio:

n. \_\_\_ estintori portatili di tipo \_\_\_\_\_;

n. \_\_\_ coperte ignifughe;

n. \_\_\_ manichette o naspi flessibili, derivate da impianto antincendio in stand-by;

n. \_\_\_ altro (specificare) \_\_\_\_\_.

#### **DICHIARA INOLTRE CHE :**

le vie di fuga per gli operatori saranno mantenute sempre disponibili ed illuminate;

in ogni locale o zona ove si usa la fiamma, il personale dell'equipaggio addestrato a svolgere il servizio di prevenzione antincendio, o altro personale autorizzato dall'Autorità Marittima, dotato di apposita attrezzatura di estinzione incendi presterà servizio;

i lavori effettuati in locali chiusi o angusti saranno sempre assistiti dall'esterno;

dell'inizio e della fine di ogni lavoro sarà data comunicazione al responsabile dei lavori a bordo, nominato ai sensi dell'articolo 38 del Decreto Legislativo n. 272 del 27.07.1999;

per i lavori da effettuare su parti coibentate o rivestite sarà preventivamente rimossa la coibentazione o il rivestimento.

si atterrà a quanto previsto dall'ordinanza n° \_\_\_/\_\_\_ in data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_ dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, in materia di lavori con fiamma.

Infine dichiara sotto la propria personale responsabilità che quanto sopra indicato corrisponde alle condizioni della nave all'istante, e che, qualora dette condizioni variassero prima dell'inizio dei lavori con "fonti termiche", gli stessi, previa comunicazione all'Autorità Marittima, **NON** saranno effettuati. Dichiara altresì di essere a conoscenza delle conseguenze penali per dichiarazioni false e mendaci espresse con la presente richiesta.

Vasto, li \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
**(IL COMANDANTE DELLA NAVE)**

#### **(IL TITOLARE DELL'IMPRESA CHE ESEGUE I LAVORI – CAPO COMMESSA)**

La ditta \_\_\_\_\_, incaricata dei lavori a bordo della nave sopra indicata, DICHIARA che tutto il personale che sarà inviato a bordo per l'esecuzione dei lavori stessi è a conoscenza delle norme contenute nel Decreto Legislativo 272/99 sopra citato e di tutte le altre norme in materia di sicurezza. DICHIARA inoltre che sarà adottata ogni precauzione allo scopo di evitare sinistri o incidenti.

\_\_\_\_\_  
(PER LA DITTA)

ISTANZA PER IL RILASCIO DEL NULLA OSTA LAVORI CON FONTI TERMICHE CON  
LA PROCEDURA SEMPLIFICATA E STANDARDIZZATA

MARCA DA BOLLO  
VALORE VIGENTE  
(Incollare qui)

All'Ufficio Circondariale Marittimo  
Sezione Tecnica  
66054 – Vasto

Il sottoscritto \_\_\_\_\_ nato a  
\_\_\_\_\_ (\_\_\_\_) il \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ e residente a  
\_\_\_\_\_ (\_\_\_\_) in Via \_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_ telefono  
\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_ in qualità di (barrare la voce che interessa):

- titolare dell'impresa - capo commessa \_\_\_\_\_;
- comandante della nave;
- armatore della nave;

**CHIEDE**

a codesto Ufficio Circondariale Marittimo il rilascio del Nulla-Osta all'esecuzione a bordo dell'unità \_\_\_\_\_ iscritta al n° \_\_\_\_\_  dei RR.NN.MM. e GG /  delle MATRICOLE di \_\_\_\_\_ t.s.l. \_\_\_\_\_, attualmente ormeggiata presso \_\_\_\_\_, dei seguenti lavori mediante uso della fonte termica: \_\_\_\_\_;

**Tipo A – Lavori in ambienti esterni:**  SI -  NO

lavori esterni alla struttura dell'unità (fasciame, coperta, castello);  
lavori di sostituzione degli zinchi (in zone non attigue a zone pericolose);  
Altro: \_\_\_\_\_;

**Tipo B – Lavori in ambienti interni “chiusi”:**  SI -  NO

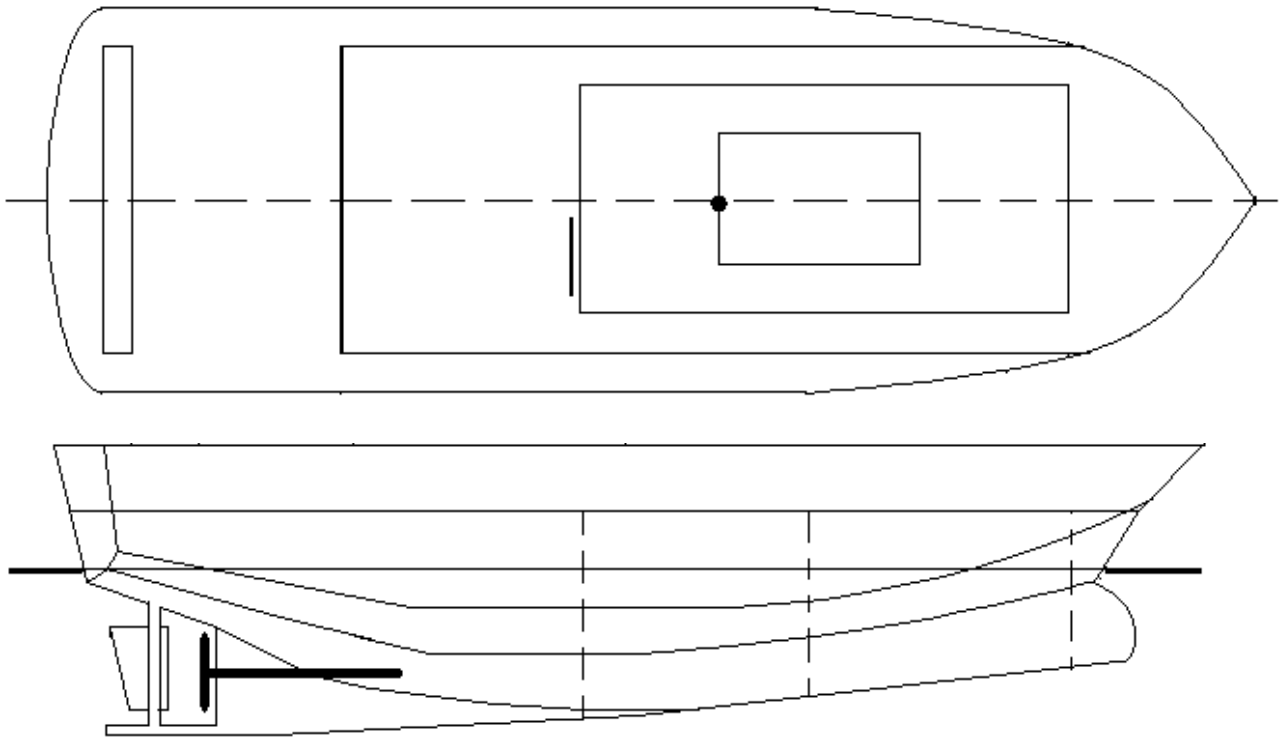
gavoni, doppi fondi, casse;  
intercapedini chiuse;  
cisterne;  
Altro: \_\_\_\_\_;

**Tipo C – Lavori in ambienti interni “semi-chiusi”:**  SI -  NO

locale alloggi, locale vita;  
locale macchina e timoneria;  
locali pompe;  
stive;  
Altro: \_\_\_\_\_;

(Indicare con una X la zona interessata dai lavori)

(Indicare con una X la zona interessata dai lavori)



nei locali evidenziati nell'allegata planimetria ove sono specificate le posizioni dei previsti lavori e le relative vie di fuga. Durata presunta : giorni lavorativi \_\_\_\_\_.

**IL SOTTOSCRITTO DICHIARA QUANTO SEGUE:**

di essere a conoscenza e di rispettare tutte le prescrizioni concernenti i lavori con fonti termiche di cui all'Ordinanza n° \_\_\_/\_\_\_ in data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ dell'Ufficio Circondariale Marittimo Vasto;  
 di rispettare le normative vigenti in materia di prevenzione ed assicurazione del lavoratore, nonché di essere regolarmente iscritto all'IPSEMA/INPS;  
 di allegare il certificato di "non pericolosità" rilasciato dal Chimico del Porto di \_\_\_\_\_  
 Dott. \_\_\_\_\_ in data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_;  
 di essere a conoscenza delle norme contenute nel Decreto Legislativo n. 272 del 27.07.1999;  
 che la persona esperta, responsabile dell'operazione ai sensi dell'art. 46 del Decreto Legislativo n. 272 del 27.07.1999 è il Sig. \_\_\_\_\_ tel. \_\_\_\_\_;  
 che i lavori saranno eseguiti  dalla ditta \_\_\_\_\_ /  dal personale addestrato di bordo, sotto la diretta e continua sorveglianza del responsabile dei lavori designato opportunamente da questo comando e/o dell'impresa (capo commessa);  
 che gli impianti e l'organizzazione antincendio di bordo  sono /  non sono in efficienza ed in grado di entrare immediatamente in azione;

che la nave  è /  non è pronta a muovere con i propri mezzi in caso di emergenza o necessità;  
 carico esistente a bordo (natura) \_\_\_\_\_;  
 carichi infiammabili, esplosivi o comunque pericolosi esistenti a bordo \_\_\_\_\_;

che durante l'uso di fiamma non verranno effettuate altre operazioni commerciali incompatibili o che interferiscono con le lavorazioni a caldo;  
 che non sarà fatto uso di fiamma, o comunque di mezzi di lavoro che provochino fonti di calore (fonti termiche), su parti a contatto con materiali infiammabili, combustibili o pericolosi, di depositi e serbatoi che, anche se vuoti, abbiano contenuto prodotti pericolosi;  
 che  è stato /  non è stato predisposto un sistema di ventilazione in grado di garantire nell'ambiente, per tutta la durata dei lavori, idonee condizioni in termini di ricambio d'aria, concentrazione di ossigeno e temperatura;

che  sono /  non sono messe a disposizione, per una rapida evacuazione in caso di emergenza, oltre allo scalandrone in dotazione alla nave, altre passerelle di adeguata robustezza e sicurezza; di aver presentato (se impresa capo commessa) in data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_ alla competente Azienda Sanitaria Locale il "Documento di Sicurezza" di cui al comma 3 dell'art. 38 del Decreto Legislativo n. 272 del 27.07.1999, che debitamente si unisce copia o "Autocertificazione" che attesti la presenza del predetto documento;

è /  non è prevista per tutta la durata dei lavori la presenza di n° \_\_\_ persone addestrate a svolgere il servizio di prevenzione e lotta antincendio \_\_\_\_\_ (generalità);

sul luogo di lavoro ove si usa la fiamma (fonte termica) sono previsti i seguenti presidi antincendio:

n. \_\_\_ estintori portatili di tipo \_\_\_\_\_;

n. \_\_\_ coperte ignifughe;

n. \_\_\_ manichette o naspi flessibili, derivate da impianto antincendio in stand-by;

n. \_\_\_ altro (specificare) \_\_\_\_\_.

### DICHIARA INOLTRE CHE:

le vie di fuga per gli operatori saranno mantenute sempre disponibili ed illuminate;

in ogni locale o zona ove si usa la fiamma, il personale dell'equipaggio addestrato a svolgere il servizio di prevenzione antincendio, o altro personale autorizzato dall'Autorità Marittima, dotato di apposita attrezzatura di estinzione incendi presterà servizio;

i lavori effettuati in locali chiusi o angusti saranno sempre assistiti dall'esterno;

dell'inizio e della fine di ogni lavoro sarà data comunicazione al responsabile dei lavori a bordo, nominato ai sensi dell'articolo 38 del Decreto Legislativo n. 272 del 27.07.1999;

per i lavori da effettuare su parti coibentate o rivestite sarà preventivamente rimossa la coibentazione o il rivestimento.

si atterrà a quanto previsto dall'ordinanza n° \_\_\_/\_\_\_ in data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_ dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, in materia di lavori con fiamma.

Infine dichiara sotto la propria personale responsabilità che quanto sopra indicato corrisponde alle condizioni della nave all'istante, e che, qualora dette condizioni variassero prima dell'inizio dei lavori con "fonti termiche", gli stessi, previa comunicazione all'Autorità Marittima, **NON** saranno effettuati. Dichiara altresì di essere a conoscenza delle conseguenze penali per dichiarazioni false e mendaci espresse con la presente richiesta.

### CHIEDO

di poter effettuare i lavori con la "**procedura semplificata**" di cui all'art. 46 e succ. del Decreto Lgs.vo 272/1999, considerato che le operazioni che dovrò effettuare rientrano nella tipologia delle attività dei lavori di "lieve entità", a basso rischio, previsti dall'ordinanza n° \_\_\_/\_\_\_ in data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_ dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.

Vasto, li \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(IL COMANDANTE DELLA NAVE)

\_\_\_\_\_  
(IL TITOLARE DELL'IMPRESA CHE ESEGUE I LAVORI – CAPO COMMESSA)

La ditta \_\_\_\_\_, incaricata dei lavori a bordo della nave sopra indicata, DICHIARA che tutto il personale che sarà inviato a bordo per l'esecuzione dei lavori stessi è a conoscenza delle norme contenute nel Decreto Legislativo 272/99 sopra citato e di tutte le altre norme in materia di sicurezza. DICHIARA inoltre che sarà adottata ogni precauzione allo scopo di evitare sinistri o incidenti.

\_\_\_\_\_  
(PER LA DITTA)



## **TITOLO VI DEPOSITI COSTIERI**

### **Articolo 122 Definizioni**

Ai fini del presente Regolamento e nello specifico per questo Titolo s'intendono per:

- **DEPOSITO COSTIERO:** lo stabilimento o il deposito costiero di cui all'art. 52 del Codice della Navigazione, in cui siano lavorate o depositate le "sostanze liquide nocive" od i "prodotti chimici pericolosi".

### **Articolo 123 Generalità**

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

### **Articolo 124 Misure di prevenzione durante la scarica**

Le società esercenti depositi costieri di oli minerali o comunque di prodotti liquidi di cui all'allegato A delle Legge 31.12.1982 n° 979, nonché agli allegati degli annessi I e II della MARPOL 73/78, hanno obbligo di assicurare un servizio di sorveglianza ai fini della prevenzione dell'inquinamento con mezzi idonei al contenimento, alla raccolta e al disinquinamento del prodotto che dovesse cadere in mare.

Più specificamente devono essere adottate le seguenti misure:

- a) durante la permanenza in porto della cisterna e nel corso delle operazioni di scarica dovrà essere predisposto e mantenuto uno sbarramento di barriere rigide costituite da panne galleggianti di lunghezza adeguata alla nave, collocate in modo da contenere un eventuale spandimento di prodotti che accidentalmente potrebbero essere versati in mare; lo sbarramento di panne dovrà essere stabilmente ancorato alla banchina con agganci che ne permettano il movimento verticale, nel corso delle escursioni di marea; tra la nave e la linea di panne dovrà essere lasciato costantemente spazio adeguato.
- b) Deve essere predisposto e attuato un servizio di sorveglianza continua effettuato dal personale della società esercente il deposito costiero che sia idoneo a fronteggiare almeno inizialmente qualunque emergenza e sia addestrato sulle più comuni tecniche di disinquinamento. Tale servizio può essere espletato dal personale di cui all'articolo 9 del presente Regolamento.

### **Articolo 125 Sversamento e bonifica**

I concessionari di stabilimenti e depositi costieri sono tenuti a curare che, durante il maneggio dei tubi e nel corso delle operazioni di carico e scarico di liquidi infiammabili o combustibili, non si verifichino perdite di liquidi stessi in quantità anche minima.

Qualora, malgrado le cautele suddette, si verifichi qualche spargimento dei liquidi, sia all'interno dello stabilimento, sia sulle calate o all'interno del porto, le operazioni di carico e scarico devono essere immediatamente interrotte, per provvedere all'eliminazione delle perdite ed alla raccolta del liquido sparso.

Le acque pluviali e quelle che gli stabilimenti scaricano in mare devono essere convogliate in vasche di decantazione o trappole che le separino dalle sostanze oleose e i concessionari debbono provvedere con mezzi idonei a raccogliere i residui di oli minerali eventualmente scaricati in mare.

Nel caso di versamenti liquidi in porto, i concessionari sono inoltre tenuti ad informare l'Autorità Marittima affinché possano essere adottate le misure necessarie. Gli stabilimenti hanno l'obbligo di dotarsi di una congrua scorta di solvente idoneo a depurare le acque del mare in caso di spandimento di prodotti petroliferi durante le operazioni di caricazione e di scarica delle cisterne.

### **Articolo 126**

#### **Servizio integrativo antincendio**

L'Autorità Marittima, quando lo ritenga opportuno, può integrare i servizi di sicurezza degli stabilimenti costieri con mezzi e personale dalla stessa autorizzati.

### **Articolo 127**

#### **Controlli periodici**

Le manichette flessibili impiegate per il collegamento dei terminali degli oleodotti con le prese esistenti a bordo delle navi cisterna devono essere sottoposte ad ispezione annuale da parte della Commissione locale di cui l'art. 48 del Regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione secondo quanto stabilito dall'**allegato n. 22**.

### **Articolo 128**

#### **Registro manichette**

Per ogni manichetta o segmento della stessa, la Società proprietaria è tenuta ad istituire un registro su cui devono essere annotate giornalmente le ore di servizio della manichetta. Il quaderno deve essere esibito per controllo in occasione dell'ispezione semestrale di cui al precedente articolo e ad ogni richiesta dell'Autorità Marittima.

### **Articolo 129**

#### **Individuazione manichette in uso**

Su ciascuna manichetta devono essere incisi in maniera indelebile i seguenti dati da riportare altresì sul rispettivo registro:

- a) nome del costruttore o marca di fabbrica;
- b) tipo e numero di matricola;
- c) pressione di prova e di esercizio;
- d) mese e anno di fabbricazione.

### **Articolo 130**

#### **Deposito temporaneo in banchina di oli minerali**

I depositi di oli minerali e/o derivati in fusti o latte, debbono essere collocati esclusivamente nelle zone prescelte dall'Autorità Marittima in relazione alle esigenze della sicurezza portuale.

Le giacenze di detti prodotti in altri punti delle banchine e calate del porto, nella quantità massima da stabilirsi di volta in volta dall'Ufficio Circondariale Marittimo, che potrà concedere la necessaria autorizzazione, debbono essere limitate al tempo strettamente necessario per effettuare l'inoltro ai suddetti depositi o ai destinatari.

Sulle banchine e calate del porto è vietato il travaso di oli minerali e/o loro derivati l'uso di forge o altro fuoco per riparazioni di recipienti, senza l'autorizzazione dell'Ufficio Circondariale Marittimo.

## A) SCELTA

### 1) Individuazione delle manichette

Le manichette da destinare alla carica o alla scarica di oli minerali devono essere costruite da industrie specializzate per la fornitura di attrezzature rispondenti in ogni parte a tali delicati servizi.

Su ciascuna lunghezza di manichetta devono essere incisi in maniera indelebile i seguenti dati:

- Nome del costruttore o marca di fabbrica
- Tipo
- Pressione di prova
- Mese ed anno di fabbricazione
- Elemento elettricamente continuo o discontinuo

### 2) Tipi di manichette

Per il normale servizio di pontile esistono tre tipi fondamentali di manichette:

R = Superficie interna ruvida (ingl. Rough bore )

S = Superficie interna liscia (ingl. Smooth bore)

L = Leggero (ingl. Lightweight)

Il tipo "R" è pesante e robusto con rivestimento interno sorretto da filo di acciaio ad elica. È impiegato per trasferimento di liquidi petroliferi negli impianti dei terminali marittimi.

Il tipo "S" è anche usato nei terminali marittimi per trasferimento di liquidi petroliferi ma è di costruzione più leggera ed il rivestimento interno non è sorretto da fili di acciaio ad elica.

Il tipo "L" è usato soltanto per operazioni di bunkeraggio e quando la flessibilità e la leggerezza della manichetta rivestono per lo specifico impiego particolare importanza.

Ciascun tipo è classificato a seconda della pressione di prova idraulica eseguita in fabbrica, generalmente espressa in libbre per pollice quadrato e la loro pressione di esercizio non può essere superiore ai 2/3 di quella di prova.

Inoltre ciascun elemento deve essere fornito di certificato rilasciato dal costruttore nel quale si attesti che un elemento della partita di macchinette alla quale appartiene l'elemento in questione è stato sottoposto a prova idraulica di pressione quattro volte superiore a quella ordinaria.

Le manichette di tipo normale non devono essere impiegate con liquidi petroliferi aventi temperature eccedenti i 180° F (82°C).

Alle due estremità di ogni singolo elemento di manichetta all'atto della costruzione devono essere inseriti dei raccordi muniti di flangia all'estremità esterna, senza alcuna fasciatura e cravatta all'esterno della manichetta.

Le dimensioni della flangia e dei fori per il loro collegamento devono essere conformi ai comuni standard USAB 16.5 BS 1560 serie 150 e equivalenti, come per le flange di connessioni alle tubazioni di terra o collegati ai bordi delle navi.

La superficie esterna delle manichette deve essere liscia, resistente all'abrasione, all'usura, agli agenti atmosferici e ai prodotti petroliferi.

## B) CONTROLLI

### 1) Prove e collaudi

Le effettive condizioni di ciascuna lunghezza di manichetta devono essere accuratamente accertate mediante frequenti ispezioni all'esterno e all'interno della stessa, nonché con prove idrauliche.

Le prove devono essere eseguite sia quando ciascuna manichetta viene prelevata dal deposito per essere immessa all'impiego, sia dopo **dodici** mesi d'impiego o dopo 1500 ore di pompaggio effettivo (quello che accade prima).

I criteri da seguire per le prove sono i seguenti:

- 1) Disporre la manichetta diritta ed orizzontale su appositi sostegni per permetterle un libero movimento nel corso della prova.
- 2) Riempire la manichetta di acqua dolce assicurandosi di aver espulso totalmente l'aria
- 3) Misurare e registrare la lunghezza netta della manichetta da testata a testata escludendo i raccordi (nipples) di testa.
- 4) Sottoporre la manichetta alla pressione di prova eseguita in fabbrica.
- 5) Mantenere tale pressione per un periodo di 15 minuti mentre si ispeziona accuratamente la manichetta per accertare eventuali perdite agli accoppiamenti o per qualsiasi indizio di debolezza nella sua struttura.
- 6) Alla fine dei 15 minuti e mentre la manichetta è sotto totale pressione, misurare la lunghezza della manichetta da testata a testata della gomma e registrare l'incremento di lunghezza rispetto a quello di cui al punto 3).
- 7) Ridurre la pressione a zero per un periodo di 20 minuti.
- 8) Misurare la lunghezza della manichetta come detto al punto (6) e registrare l'aumento rispetto a quella di cui al punto (3).
- 9) Aumentare la pressione a 2 Kg/Cm<sup>2</sup> e mantenere la pressione per 5 minuti per il controllo di eventuali perdite ai raccordi (nipples) alle basse pressioni.
- 10) Ridurre la pressione a zero e drenare la manichetta.

La manichetta deve essere messa fuori servizio quando, nel corso delle anzidette prove, manifesti segni di cedimento, perdite o altro, oltre che, naturalmente, quando durante le prove stesse si spacchi, si fori, o perda comunque la sua continenza. Inoltre, deve essere messa fuori servizio quando il suo allungamento di cui ai punti (6) e (8) sia superiore a 1.5 volte l'equivalente cifra registrata quando la manichetta era vuota.

## 2) Registri e schede

Tutti i dati raccolti nelle prove di cui sopra devono essere riportati in apposito registro, tenuto sul posto di lavoro a disposizione delle Autorità e sulle apposite schede allegate.

I risultati di ciascun collaudo dovranno avere la firma del tecnico responsabile del collaudo stesso.

Le ispezioni visive e le prove idrauliche saranno effettuate a cura e sotto la responsabilità della Società proprietaria della manichetta.

La Commissione locale infiammabili prevista dall'art. 48 del Regolamento Marittimo con periodicità di 6 mesi effettuerà prove di collaudo alle manichette in uso o in deposito, scelte a sua discrezione.

In caso di concordanza di dati la Commissione accetterà il collaudo effettuato dalla Società proprietaria in caso contrario tutte le manichette verranno singolarmente collaudate dalla Commissione.

## **C) IMPIEGO**

### 1) Prescrizioni per il maneggio

L'impiego delle manichette flessibili richiede particolare cura, allo scopo di evitare indebite sollecitazioni che possano tradursi nel danneggiamento più o meno grave delle stesse o che possano anche portare alla loro rottura.

A tale scopo le manichette non devono mai essere trascinate strisciando sui pontili o piazzali, ma - per il suo trasporto - devono essere adagiate su appositi carrelli o spostate mediante idonei apparecchi di sollevamento. In quest' ultimo caso le manichette non devono essere sollevate con braga singola, bensì mediante apposita imbracatura, possibilmente

rigida, che eviti la flessione della manichetta facendola assumere un raggio di curvatura inferiore a quello previsto dal costruttore.

Ordinariamente tale raggio di curvatura, per i diversi tipi di manichetta ed a seconda delle caratteristiche della loro costruzione, ha i seguenti valori.

Diametro della manichetta	Tipo "R"	Tipo "S"	Tipo "L"
3	0.70	0.50	4.00
4	0.90	0.75	5.00
6	1.20	1.00	8.00
8	1.50	1.25	10.00
10	2.00	1.75	12.00
12	2.50	2.00	=

Esistono tuttavia particolari tipi di manichetta che possono assumere raggi di curvatura inferiori a quelli specificati. Tale caratteristica deve però risultare da apposita dichiarazione del costruttore.

La manichetta inoltre, quando giace per terra, non deve subire alcuna rotazione su se stessa superiore a un giro, a meno che non sia sorretta in maniera tale da prevenire che le flange, rotando in un angolo superiore a quello effettuato dal corpo della manichetta, sottopongano la stessa a sforzi di torsione.

Ciò è particolarmente importante per le manichette di tipo "L".

È inoltre molto importante che la manichetta durante il suo impiego non prenda "volte". Pertanto nel suo maneggio si deve avere particolare cura perché la stessa venga sollevata in modo da evitare movimenti che potrebbero portare alla formazione di "volte" lungo il corso della manichetta stessa.

È altresì molto importante evitare che la manichetta faccia curve brusche ai nipples ed alle connessioni di tostata.

## 2) Precauzioni per la connessione e la sconnessione per le navi

Per la connessione con la nave, le manichette devono essere sollevate mediante attrezzature perfettamente idonee allo scopo e tali da evitare di sottoporre le manichette stesse a sforzi anormali, piegature brusche, strisciamenti sulle banchine o qualsiasi altra sollecitazione che possa compromettere la loro resistenza. Pertanto è necessario disporre di attrezzature fisse sulla banchina e tali da assicurare che le manichette flessibili siano sempre maneggiate effettuando la manovra prevista in sede di progetto della struttura fissa, senza lasciare all'arbitrio dell'operatore la scelta della manovra da eseguire e pertanto rischiando di sollecitare la manichetta in maniera eccessiva, senza peraltro avere la possibilità di evitare il danno che in tal modo si è arrecato alla loro struttura resistente.

Sia nella fase di connessione sia in quella di sconnessione dalla con la terra, si deve fare in modo che la flangia non abbia a battere sulla coperta della nave o sul pontile. Le manichette devono essere di sufficiente lunghezza per evitare che su di esse si eserciti qualsiasi sforzo di trazione al variare dell'assetto della nave sia nella carica sia nella scarica, nonché per i movimenti che la nave potrebbe effettuare sotto l'azione del vento o delle onde. Bisogna altresì assicurare che le manichette non siano sottoposte a sforzi di torsione e che la loro curvatura sia equamente distribuita su tutta la lunghezza della linea flessibile.

Le manichette non devono giacere in pozze di prodotti petroliferi o di altri liquidi che potrebbero danneggiare la loro composizione.

Le manichette di connessione terra-nave devono essere sostenute da apposite briglie che consentono di evitare di sottoporre le linee flessibili a raggi di curvatura inferiori a quelli precisati innanzi. In particolare le manichette di tipo "L" richiedono di essere sostenute in maniera molto efficace.

Quando sia necessario collegare più manichette tra di loro la connessione deve essere effettuata e mezzo di tanti perni quanti sono i fori praticati sulle flange.

Al variare dell'assetto della nave si deve attentamente curare che tali sostegni effettuino in ogni momento la loro funzione mantenendo la loro efficacia.

Si devono adottare tutti i particolari accorgimenti per evitare che le manichette abbiano a strisciare contro la banchina o qualsiasi parte della nave.

Ciò è particolarmente importante qualora si impieghino pompe alternative.

È altresì molto importante evitare qualsiasi contatto della gomma con superfici calde, quali per esempio tubature di vapore. Durante l'intero corso della caricazione o della discarica è assolutamente necessario assicurare la presenza di un operaio della Società interessata, in maniera da poter effettuare la continua sorveglianza delle manichette allo scopo di evitare che le stesse siano sottoposte a qualsiasi sforzo eccessivo. L'addetto deve avere cognizioni tali che gli permettano di adottare con immediatezza le misure necessarie per proteggere le manichette.

L'eventuale chiusura di valvole deve essere fatta in modo graduale quando il fluido è in movimento per evitare che le manichette abbiano a subire colpi di pressione improvvisi e dannosi.

Qualora per qualsiasi motivo una manichetta sia stata sottoposta ad una pressione di esercizio superiore di quella consentita, la manichetta stessa deve essere sottoposta a collaudo prima di utilizzarla ulteriormente.

### 3) Rata di flusso

In ogni modo le manichette di tipo ordinario (manichette per servizio leggero o medio) non devono essere usate per flusso superiore ai 10m. al secondo, pari ad un rateo di:

<b>Diametro della manichetta in pollici</b>	<b>Tonnellate per ora</b>
4	240
6	540
8	960
10	1500
12	2200

Esistono in commercio manichette di struttura speciale note come manichette per servizio pesante con flusso elevato che consentono di raggiungere un flusso fino a 13 metri al secondo, pari ad un rateo di:

<b>Diametro delle manichette in pollici</b>	<b>Tonnellate per ora</b>
6	720
8	1300
10	2000
12	2900
16	4700
20	8000

La mancata osservanza degli anzidetti limiti può facilmente condurre alla rottura della manichetta, specialmente se le manichette sono state disposte in maniera da fare dei gomiti abbastanza bruschi.

È necessario inoltre tenere ben presente i limiti stessi quando, usando un certo numero di manichette in parallelo, si elimina una linea e pertanto il flusso viene avviato sulle rimanenti linee.

### 4) Svuotamento

al termine delle operazioni di caricazione o di discarica si dovrà procedere allo svuotamento delle manichette. Ciò viene effettuato preferibilmente con acqua, inviando verso il bordo oppure verso terra il fluido contenuto nelle manichette. Quando tale operazione di

spostamento con acqua non è consentita dal tipo stesso del prodotto, per esempio nel caso di olio combustibile, lo spostamento in parola viene fatto con sostanza gassosa idonea, o per gli olii combustibili, mediante aria compressa, oppure scaricando il loro contenuto in appositi pozzetti esistenti sulla banchina. Sotto la responsabilità della Società che opera, prima del distacco dei flessibili deve essere accertato che l'operazione di distacco stessa abbia luogo senza alcun versamento di idrocarburi sulla coperta della nave oppure in banchina o a mare. Prima di sollevare la manichette per disporla in posizione di riposo, la testata di **ciascuna** linea flessibile deve essere munita di flangetta.

#### **D) DEPOSITO**

Sia le manichette nuove, sia quelle temporaneamente non in uso, devono essere depositate in posizione orizzontale, diritta e su solidi appoggi. Esse non devono essere esposte direttamente ai raggi del sole e possibilmente tenute in luogo fresco ed asciutto.

La messa in servizio di manichette già usate, esse devono essere completamente drenate.

Quelle che sono state usate per grezzo o per prodotti bianchi devono essere liberate dai vapori infiammabili eventualmente presenti nelle stesse e tenute in maniera che l'aria possa circolare liberamente nel loro interno.

Le manichette usate per i prodotti neri devono essere invece lavate con acqua.

## SCHEDA PER RACCOLTA DATI DI COLLAUDO DELLE MANICHETTE

Località:  
 Costruttore:  
 Diametro:  
 Lunghezza:  
 Tipo e numero di serie:  
 Prova pressione in fabbrica:  
 Raggio minimo di curvatura:  
 Data di arrivo al terminale:  
 Data di entrata in servizio:  
 Destinazione d'uso:  
 Causa:

Data	Lunghezza Prima della prova	Allungamento sotto pressione		Allungamento fiscale		Note	Pressione collaudo
		Rilevato	%	Rilevato	%	Manichetta nuova	* 15 ATE ** 12 ATE *** 10 ATE



# TITOLO VII

## REGOLAMENTAZIONE DEGLI ACCOSTI PORTUALI INTERESSATI DAL NAVIGLIO INTERNAZIONALE IN MATERIA DI “PORT SECURITY”

### Articolo 131

#### Navi che intendono entrare nel porto di Vasto

Tutte le navi soggette al Capitolo XI - 2 della Convenzione SOLAS che intendono interfacciarsi con gli impianti portuali ricadenti nel Circondario Marittimo di Vasto, dovranno fornire alla Sezione Tecnica dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, almeno 24 ore prima sull'orario di previsto arrivo o prima della partenza dal precedente porto di scalo se il viaggio ha una durata inferiore alle 24 ore, tramite l'Agenzia Marittima Raccomandataria utilizzando le procedure di notifica, le seguenti informazioni:

- a) estremi del certificato di cui al comma 1 del successivo articolo e nome dell'Autorità che lo ha rilasciato;
- b) il livello di sicurezza col quale la nave sta operando;
- c) il livello di sicurezza col quale la nave ha operato negli ultimi 10 approdi in impianti portuali;
- d) eventuali misure speciali o supplementari di sicurezza prese dalla nave nei 10 approdi precedenti;
- e) l'effettivo mantenimento delle procedure appropriate per la sicurezza della nave durante ogni attività da nave a nave nei 10 approdi precedenti;
- f) eventuali informazioni pratiche connesse alla protezione (ad eccezione dei particolari relativi al piano di sicurezza della nave).

Alla nave che rifiuti di fornire tali informazioni (**allegati 23-24**) potrà essere negato l'ingresso nel porto; inoltre, qualora la stessa a seguito di appositi accertamenti, da parte di un Funzionario debitamente autorizzato (Duly Authorized Officer), non sia riscontrata conforme ai requisiti richiesti dalle normative internazionali in vigore, nei suoi confronti potranno essere adottati i sotto-elencati provvedimenti:

- a) l'obbligo di rettifica di eventuali non-conformità;
- b) l'obbligo di procedere verso un luogo specificato nel mare territoriale per eventuali ispezioni;
- c) l'ispezione della nave, qualora essa si trovi nel mare territoriale;
- d) il divieto di ingresso nel porto.

Prima di porre in essere tali provvedimenti, l'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto informerà la nave delle sue intenzioni, ricevute le quali, il Comandante potrà revocare l'intenzione di entrare nel porto. In tal caso, il presente articolo non trova applicazione.

### Articolo 132

#### Controllo delle navi in porto

Ogni nave soggetta alle disposizioni del capitolo XI-2 SOLAS, quando si trovi nel porto di Vasto è soggetta a controlli da parte di Funzionari debitamente autorizzati (Duly Authorized Officer) dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto al fine di verificare che a bordo della nave vi sia un Certificato internazionale di sicurezza della nave (**I.S.S.C.**) ovvero un Certificato provvisorio internazionale di sicurezza della nave (**Interim I.S.S.C.**) in corso di validità rilasciato a norma delle disposizioni della parte A del Codice ISPS, che 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 della parte A del Codice ISPS.

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

- a) ispezione della nave;

- b) detenzione della nave;
- c) restrizione delle operazioni, ivi compreso il movimento della nave nel porto;
- d) 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 133 Port Facility**

L'accesso all'impianto portuale (Port Facility) presente nel porto di Vasto, da parte di veicoli, persone e unità navali, è regolato dal Piano di Sicurezza (Port Facility Security Plan), approvato dalla Capitaneria di Porto di Ortona, quale Autorità Designata.

Eventuali violazioni delle disposizioni stabilite dai suddetti Piani di Sicurezza in materia di accesso agli impianti portuali, qualora non costituiscano reato o diverso illecito amministrativo, saranno sanzionate a norma del presente Regolamento.

**ALLEGATO 23  
SCHEMA INFORMATIVA**

**SHIP PRE-ARRIVAL SECURITY INFORMATION FORM**

**FOR ALL SHIPS PRIOR TO ENTRY INTO THE PORT OF AN EU MEMBER STATE  
(SOLAS REGULATION XI-2/9 AND ARTICLE 6.1 OF REGULATION (EC) No. 725/2004)**

TO BE SUBMITTED TO THE HARBOUR MASTER, COMPETENT AUTHORITY FOR MARITIME  
SECURITY OF THE VASTO PORT

<b>VASTO HARBOUR MASTER</b> <b>(address):</b> Via Madonna della Penna 27 <b>(telephone):</b> +39-0873/310340 <b>(telefax):</b> +39-0873/310322 <b>(E-mail):</b> <a href="mailto:cpvasto@mit.gov.it">cpvasto@mit.gov.it</a>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<i>Particulars of the ship and contact details</i>										
IMO number				Name of ship						
Port of registry				Flag State						
Type of ship				Call Sign						
Gross Tonnage				Inmarsat call numbers (if available)						
Name of Company				CSO name & 24 hour contact details						
IMO Company Number										
Port of arrival				Port facility of arrival (if known)						
<i>Port and port facility information</i>										
Expected date and time of arrival of the ship in port (ETA) (B/4.39.3 ISPS Code)										
Primary purpose of call										
<i>Information required by SOLAS regulation XI-2/9.2.1</i>										
Does the ship have a valid International Ship Security Certificate (ISSC)? (XI-2 / 9.2.1.1)			YES <input type="checkbox"/>	ISSC <input type="checkbox"/>		NO -why not? <input type="checkbox"/>		Issued by (name of Administration or RSO)		Expiry date (dd/mm/yyyy)
Does the ship have an approved SSP on board?		YES <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	Security Level at which the ship is currently operating? (XI-2 / 9.2.1.2)			Security Level 1	Security Level 2	Security Level 3	
Location of ship at the time this report is made (B/4.39.2 ISPS Code)										
List the last ten calls at port facilities in chronological order (most recent call first): (XI-2 / 9.2.1.3)										
No.	Date from (dd/mm/yyyy)	Date to (dd/mm/yyyy)	Port	Country	UN LOCATOR CODE (if available)	Port facility		Security Level		
1								SL =		
2								SL =		
3								SL =		
4								SL =		
5								SL =		
6								SL =		
7								SL =		
8								SL =		
9								SL =		
10								SL =		
Did the ship take any special or additional security measures, beyond those in the approved SSP? If the answer is YES, indicate below the special or additional security measures taken by the ship. (XI-2 / 9.2.1.4)								YES <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	

No. (as above)	Special or additional security measures taken by the ship					
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
List the ship-to-ship activities, in chronological order (most recent first), which have been carried out during the period of the last ten calls at port facilities listed above. Expand table below or continue on separate page if necessary – insert total number of ship-to-ship activities: <input type="checkbox"/>						
Have the ship security procedures specified in the approved SSP been maintained during each of these ship-to-ship activities? (XI-2 / 9.2.1.5) If NO, provide details of the security measures applied in lieu in the final column below.					YES <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
No.	Date from (dd/mm/yyyy)	Date to (dd/mm/yyyy)	Location or Longitude and Latitude	Ship-to-ship activity	Security measures applied in lieu	
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
General description of the cargo aboard the ship (XI-2 / 9.2.1.6 e B/4.39.5 ISPS Code)						
Is the ship carrying any dangerous substances as cargo covered by any of Classes 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 or 8 of the IMDG Code?				YES <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	If YES, confirm Dangerous Goods Manifest (IMO FAL Form 7) (or relevant extract) is attached <input type="checkbox"/>
Confirm a copy of ship's crew list is attached (I.M.O. FAL Form 5) (XI-2 / 9.2.1.6 e B/4.39.4 ISPS Code)				YES <input type="checkbox"/>	Confirm a copy of the ship's passenger list is attached (XI-2 / 9.2.1.6 e B/4.39.6 ISPS Code)	
<b>Other security related information</b>						
Is there any security-related matter you wish to report?		YES <input type="checkbox"/>	Provide details:			NO <input type="checkbox"/>
<b>Agent of ship at intended port of arrival</b>						
Name:			Contact details (Tel. no.):			
<b>Identification of person providing the information</b>						
Title or Position (delete as appropriate): Master / SSO / CSO / Ship's agent (as above)			Name:		Signature:	Phone:
Date/Time/Place of completion of report						

**ALLEGATO 24**  
**SCHEDA INFORMATIVA**

**MODELLO PER LE INFORMAZIONI DI SICUREZZA DI PRE-ARRIVO DELLA NAVE**  
PER TUTTE LE NAVI PRIMA DELL'INGRESSO IN UN PORTO DI UNO STATO MEMBRO DELLA UE  
(REGOLA SOLAS XI-2/9 E ARTICOLO 6.1 DELLA REGOLA (EC) N° 725/2004)  
DA PRESENTARE ALL'UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI VASTO, COMPETENTE PER LA  
SICUREZZA MARITTIMA DEL PORTO DI VASTO

VASTO HARBOUR MASTER  
(address): Via Madonna della Penna 27  
(telephone): +39-0873/310340  
(telefax): +39-0873/310322  
(E-mail): [cpvasto@mit.gov.it](mailto:cpvasto@mit.gov.it)

<i>Particolari relativi alla nave e dettagli sul contatto.</i>								
Numero IMO				Nome della nave				
Porto di iscrizione				Stato di Bandiera				
Tipo di nave				Nom. Int.				
Stazza				Numeri di chiamata Inmarsat (se disponibili)				
Nome della Compagnia IMO Company Number				Nome del CSO e dettagli sul contatto 24H				
Porto di arrivo				Infrastruttura portuale di arrivo (se conosciuta)				
<i>Informazioni relative al porto e all'impianto portuale</i>								
Data e ora di arrivo previsto della nave in porto (ETA) (B/4.39.3 Codice ISPS)								
Scopo primario dell'approdo								
<i>Informazioni richieste dalla regola SOLAS XI-2/9.2.1</i>								
La nave è in possesso di un valido International Ship Security Certificate (ISSC)? (XI-2 / 9.2.1.1)			<b>SI</b> <input type="checkbox"/>	<b>ISSC</b> <input type="checkbox"/>	<b>NO - perché?</b> <input type="checkbox"/>	<b>Rilasciato da:</b> (nome dell'amministrazione o dell'RSO)		<b>Data di scadenza</b> (gg/mm/aaaa)
La nave possiede un SSP approvato a bordo?		<b>SI</b> <input type="checkbox"/>	<b>NO</b> <input type="checkbox"/>	Livello di sicurezza corrente della nave? (XI-2 / 9.2.1.2)		<b>Livello di sicurezza 1</b>	<b>Livello di sicurezza 2</b>	<b>Livello di sicurezza 3</b>
Posizione della nave al momento della compilazione di questo rapporto (B/4.39.2 Codice ISPS)								
Indicare gli ultimi dieci approdi agli impianti portuali in ordine cronologico (a partire dal più recente):							(XI-2/9.2.1.3)	
No	Data da (gg/mm/aaaa)	Data a (gg/mm/aaaa)	Porto	Paese	UN LOCATOR CODE (se disponibile)	Impianto portuale	Livello di sicurezza	
1							LS =	
2							LS =	
3							LS =	
4							LS =	
5							LS =	
6							LS =	
7							LS =	
8							LS =	
9							LS =	
10							LS =	
La nave ha preso misure di sicurezza aggiuntive o speciali, oltre quelle approvate nell'SSP?							<b>SI</b>	<b>NO</b>
Se la risposta è sì, indicare di seguito le misure intraprese. (XI-2 / 9.2.1.4)							<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
No. (c.s.)	Misure di sicurezza aggiuntive o speciali prese dalla nave							
1								

2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

Elencare le attività nave-nave, in ordine cronologico (a partire dalla più recente), che sono state effettuate durante il periodo degli ultimi dieci approdi agli impianti portuali elencati sopra. Espandere la tabella sotto-riportata e continuare su una pagina separate se necessario – inserire il numero totale di attività nave-nave:

Le procedure di sicurezza specificate nell'approvato SSP sono state mantenute durante ognuna di queste attività nave-nave? (XI-2 / 9.2.1.5) Se no, fornire i dettagli delle misure di sicurezza adottate in sostituzione nella colonna relativa sottostante.	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

No.	Data da (gg/mm/aaaa)	Data a (gg/mm/aaaa)	Posizione o Longitudine e Latitudine	Attività nave-nave	Misure di sicurezza adottate
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

Descrizione generale del carico contenuto a bordo della nave (XI-2 / 9.2.1.6 e B/4.39.5 Codice ISPS)

La nave trasporta merci pericolose risultanti tra quelle elencate nelle Classi 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 o 8 del Codice IMDG?	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	Se sì, controllare che sia allegato il Manifesto delle Merci Pericolose (IMO FAL Form 7) (o estratto relativo)
Confermare che è stata allegata una copia della lista dell'equipaggio (I.M.O. FAL Form 5) (XI-2 / 9.2.1.6 e B/4.39.4 Codice ISPS)	SI <input type="checkbox"/>	Confermare che è stata allegata una copia della lista dei passeggeri (XI-2 / 9.2.1.6 e B/4.39.6 Codice ISPS)	SI <input type="checkbox"/>

**Ulteriori informazioni relative alla sicurezza**

Desidera segnalare altra evidente problematica relativa alla sicurezza?	SI <input type="checkbox"/>	Inserire i dettagli:	NO <input type="checkbox"/>
-------------------------------------------------------------------------	--------------------------------	----------------------	--------------------------------

**Agente della nave nel previsto porto di arrivo**

Nome:	Dettagli sul contatto (Tel. no.):
-------	-----------------------------------

**Identificazione della persona che fornisce le informazioni**

Titolo o Posizione (Cancellare come appropriato): Comandante / SSO / CSO / Agente della nave (come sopra)	Nome:	Firma:	Telefono:
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------	--------	-----------

Luogo / Data / Ora
--------------------

# TITOLO VIII

## OPERAZIONI DI IMBARCO, SBARCO E TRASPORTO MARITTIMO DI PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI PERICOLOSI ALLA RINFUSA

### CAPO I GENERALITÀ

#### Articolo 134 Definizioni

Ai fini del presente Regolamento s'intendono:

- **IMDG CODE:** Codice Marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose, così come adottato dall'IMO con Risoluzione A.81 (IV) del 27 settembre 1965 e successive modifiche ed integrazioni.
- **IMSBC CODE:** Codice per il trasporto di carichi solidi alla rinfusa adottato dall'IMO con Risoluzione MSC.268(85) in data 04 dicembre 2008 così come emendata con Risoluzione MSC.318(89) in data 20 maggio 2011, e successive modifiche ed integrazioni.
- **IBC CODE:** Codice internazionale per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che trasportano prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa adottato dal MEPC con la risoluzione MEPC 19 (22), come può essere emendata dall'IMO, a condizione che tali emendamenti siano adottati e posti in vigore secondo le norme dell'art. 16 della MARPOL 73/78 concernenti le procedure di emendamento applicabili ad un'appendice di un annesso.
- **BCH CODE:** Codice per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che trasportano prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa adottato dal MEPC con la risoluzione MEPC 20 (22), come può essere emendato dall'IMO, a condizione che tali emendamenti siano adottati e posti in vigore secondo le norme dell'art. 16 della MARPOL 73/78 concernenti le procedure di emendamento applicabili ad un'appendice di un annesso;
- **Sostanze liquide nocive:** qualsiasi sostanza liquida (che abbia quindi una tensione di vapore non superiore a 2,8 kp/cm<sup>2</sup> alla temperatura di 37,8 °C) inclusa nell'Annesso II della Convenzione MARPOL 73/78 e suddivisi in categorie;
- **liquidi infiammabili:** quelli con punto di infiammabilità, determinato in vaso chiuso, uguale o inferiore a 61°C;
- **liquidi combustibili:** quelli con 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. (American Society for Testing Materials) D-93, per i liquidi aventi punto di infiammabilità superiore a 50°C.  
La distillazione frazionata si effettua secondo il metodo 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 Cleveland a vaso aperto, secondo il metodo 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 presentano punto di infiammabilità superiore a 66°C ma non superiore a 140°C.

- **gas compressi:** quelli con temperatura critica (quella temperatura al di sopra della quale il gas non può essere liquefatto con un aumento di pressione) inferiore a — 10°C, trasportato allo stato gassoso sotto pressione;
- **gas liquefatti:** quelli con temperatura critica uguale o superiore a — 10°C trasportati allo stato liquido sotto pressione;
- **gas liquefatti refrigerati:** quelli con temperatura critica superiore, uguale o inferiore a —10°C, trasportati allo stato liquido refrigerati;
- **gas disciolti sotto pressione:** quelli trasportati in soluzione in adatto solvente, sotto pressione. I gas come sopra definiti possono presentare anche caratteristiche di infiammabilità, tossicità e corrosività.
- **per liquidi tossici:** quelli che, per ingestione anche in quantità minime, o per inalazione, per contatto, producono alterazioni, disfunzioni o danni gravi all'organismo umano o effetti letali•
- **liquidi corrosivi:** quelli che hanno la proprietà di attaccare materiali metallici o di altro genere, nonché di ledere tessuti organici,
- **locali o spazi pericolosi:**
  - tutti i locali chiusi o parzialmente chiusi nei quali possono formarsi od accumularsi vapori o gas infiammabili, miscele esplosive, vapori o gas tossici, come ad esempio gli spazi per il carico, i depositi di combustibile, 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;
  - gli spazi all'aperto nelle cui adiacenze esistono sorgenti di vapori o gas velenosi;
  - i locali o spazi dove si possono verificare stillicidi di liquidi corrosivi o tossici.
- **massima concentrazione ammissibile dei vapori o gas di un prodotto:** la massima quantità di vapori o gas di un prodotto che, contenuta in un ambiente di lavoro, può essere tollerata dall'organismo umano per un periodo di 8 ore continuative. Essa è data dal rapporto tra il volume di vapori o gas ed il volume dell'intero ambiente e si esprime in parti per milione (p.p.m.);
- **limite inferiore di esplosività:** la minima quantità percentuale, espressa in volume, di vapori o gas di un prodotto che, con l'aria, alla pressione barometrica di 760 mm Hg ed alla temperatura di 15°C, forma miscela esplosiva;
- **limite superiore di esplosività:** la massima quantità percentuale, espressa in volume, di vapori o gas di un prodotto che, con l'aria, alla pressione barometrica di 760 mm Hg ed alla temperatura di 15°C, forma miscela esplosiva;
- **ICOF** (International Certificate of Fitness): Certificato internazionale di idoneità al trasporto di prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa, attestante la rispondenza all'IBC CODE".
- **COF** (Certificate of Fitness): Certificato di idoneità al trasporto di prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa, attestante la rispondenza al BCH CODE".
- **IPPC** (International Pollution Prevention Certificate): Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento nel trasporto di sostanze liquide nocive alla rinfusa, attestante la rispondenza all' Allegato II alla MARPOL 73/78 (denominato anche NLS Certificate)
- **IOPP** (International Oil Pollution Prevention Certificate): Certificato internazionale per la prevenzione inquinamento da oli minerale, attestante la rispondenza all'Allegato I alla MARPOL 73/78.



- **ATTESTAZIONE DI IDONEITÀ AL TRASPORTO DI PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI PERICOLOSI:** l'Attestazione, rilasciata dal RINA, alle navi italiane esistenti, prevista dall'art. 8 del D.P.R. 04-02-1984, n. 50.
- **ATTESTAZIONE DI RISPONDENZA:** l'Attestazione, rilasciata dal RINA., alle navi straniere esistenti provviste di COF, prevista dall'art. 8, ultimo comma, del D.P.R. 04-02-1984, n. 50;
- **STANDARD:** la normativa per le procedure e le sistemazioni per la scarica di sostanze liquide nocive adottata da MEPC con la risoluzione MEPC 18 (22).
- **PROCEDURE:** le Procedure per il controllo delle navi e relative scariche in applicazione dell' Allegato 11 alla MARPOL 73/78 adottate dal MEPC con la risoluzione MEPC 26 (23).
- **MANUALE:** il Manuale delle procedure e delle sistemazioni per la scarica delle sostanze liquide nocive (P. & A. MANUAL).
- **SOSTANZA LIQUIDA NOCIVA:** una qualsiasi delle sostanze indicate nell'Appendice II dell'Allegato II alla MARPOL 73/78 o una sostanza assegnata provvisoriamente in applicazione delle disposizioni del par. (4) della Reg. 3 di detto Allegato II, ad una delle categorie A, B, C, D.
- **PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI PERICOLOSI:** quelli elencati nel cap. 17 dell'IBC CODE o nel Cap. IV del BCH CODE. Per i prodotti soggetti anche all'Appendice II, Allegato I alla MARPOL 73/78, nei suddetti Capitoli è indicata, tra l'altro, la categoria di appartenenza come sostanza inquinante categoria A, B, C, D.
- **ZAVORRA PULITA (Clean Ballast):** la zavorra trasportata in una cisterna che, dopo l'ultima volta che ha trasportato un carico contenente una sostanza di Cat. A, B, C, o D, sia stata svuotata conformemente alle disposizioni appropriate contenute nell' Allegato II alla MARPOL 73/78.
- **ZAVORRA SEGREGATA (Segregated Ballast):** l'acqua di zavorra introdotta in una cisterna adibita permanentemente al trasporto della zavorra o di carichi diversi dagli idrocarburi o dalle sostanze liquide nocive come definite negli Allegati della MARPOL 73/74 e che sia completamente separato dall'impianto del carico liquido e del combustibile
- **TERMINALE:** il luogo ove le navi sono ormeggiate allo scopo di scaricare o caricare le "sostanze liquide nocive", i loro residui o miscele, le relative acque di lavaggio/prelavaggio, nonché i "prodotti chimici pericolosi" non compresi fra le "sostanze liquide nocive".
- **RESPONSABILE DEL TERMINALE:** la persona a cui compete, secondo le vigenti disposizioni di legge, la responsabilità della gestione del terminale.
- Classificazione delle sostanze e miscele chimiche a norma del titolo II del Decreto Ministeriale 31.07.34 che raggruppa i prodotti in categoria A, B, C:
  - Categoria "A" — liquidi i cui vapori possono dare luogo a scoppio — liquidi aventi un punto di infiammabilità inferiore a 21 °C.
  - Categoria "B" — liquidi infiammabili — liquidi aventi un punto di infiammabilità fra i 21 °C e 650°C.
  - Categoria "C" — liquidi combustibili — liquidi aventi un punto di infiammabilità da oltre 65°C a 125 °C compreso.
- Classificazione delle sostanze chimiche altamente tossiche e tossiche per inalazione, ai sensi del D.M. 16-02-93 del Ministero della Sanità, rispettivamente individuate con la sigla o frase di rischio T+ e R23

- **Classe:** si intende la classe attribuita alla merce in base al genere della sua pericolosità, in applicazione del Capo VII della SOLAS (1974) come emendata;
  - **Classe 1:** esplosivi;
  - **Classe 2:** gas compressi, gas liquefatti refrigerati e gas disciolti sotto pressione;
  - **Classe 3:** liquidi infiammabili;
  - **Classe 4.1:** solidi infiammabili;
  - **Classe 4.2:** sostanze suscettibili di combustione spontanea;
  - **Classe 4.3:** sostanze che, a contatto con l'acqua, sviluppano gas infiammabili;
  - **Classe 5.1:** sostanze comburenti;
  - **Classe 5.2:** perossidi organici;
  - **Classe 6.1:** sostanze velenose (tossiche);
  - **Classe 6.2:** sostanze infettanti;
  - **Classe 7:** materiali radioattivi;
  - **Classe 8:** corrosivi;
  - **Classe 9:** sostanze pericolose diverse, cioè ogni altra sostanza che l'esperienza ha dimostrato, o potrà dimostrare, presenti carattere pericoloso tale da rendere ad essa applicabile le prescrizioni della presente parte.
- **Merce alla rinfusa:** Qualsiasi sostanza solida trasportata alla rinfusa, ovvero non in "unità di carico", inclusa nelle Appendici A – B – C del IMSBC Code.
  - **Gruppo "A":** si intende l'elenco dei "materiali alla rinfusa che possono diventare fluidi", se imbarcati o trasportati con contenuto di umidità superiore alla "umidità limite per il trasporto", e dare luogo a slittamenti del carico durante il viaggio;
  - **Gruppo "B":** si intende l'elenco dei "materiali alla rinfusa che presentano pericoli chimici" a causa della loro natura e delle loro proprietà chimiche. Comprende le merci classificate "pericolose" e quelle che possono diventarlo nelle condizioni in cui avviene il trasporto marittimo alla rinfusa;
  - **Gruppo "C":** si intende l'elenco dei "materiali ammessi al trasporto alla rinfusa che non sono suscettibili di diventare fluidi (Gruppo A) né di possedere pericoli chimici (Gruppo B)", sui quali devono essere applicate le disposizioni della Normativa per l'assetto del carico e la stabilità della nave;
- **ADR:** l'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada, concluso a Ginevra il 30 settembre 1957, con le relative modifiche, così come ratificato con legge 12 agosto 1962, n. 1839 e recepito dal decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 4 settembre 1996, e successive modificazioni, recante "Attuazione della direttiva 94/55/CE del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose su strada";
- **MHB:** individua le merci incluse nel Gruppo B, che presentano rischi solo quando trasportate alla rinfusa;
- **EMS:** si intende la Scheda di Emergenza predisposta per ciascuna merce elencata all'Appendice 1 della IMSBC Code, con le informazioni per il Comandante per intervenire correttamente in caso di emergenza;
- **MFAG:** si intende la "Guida Medica per il pronto soccorso in caso d'incidenti che interessino merci pericolose" pubblicata dall'IMO, le cui tabelle riguardanti le merci elencate all'Appendice 1;

### **Articolo 135**

#### **Domanda di accosto**

L'armatore o l'agente marittimo raccomandatario di una nave cisterna in arrivo nel porto di Vasto deve presentare con almeno 48 ore di anticipo sulla data di previsto arrivo, la domanda di approdo in bollo in conformità al modello del vigente 'Regolamento per disciplina del servizio

marittimo e degli accosti delle navi e dei galleggianti nel porto di Vasto" approvato e reso esecutivo con apposita ordinanza dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.

L'entrata della nave in porto non sarà concessa fino a quando non siano noti almeno i dati contrassegnati con l'indicazione (\*) dell'Allegato 25. Per quanto riguarda le navi cisterna che trasportano o vengono a caricare prodotti chimici e/o sostanze liquide nocive classificate "Marine Pollutant" (Allegato II alla MARPOL 73/78) si applicano le norme di cui al Capo V del presente TITOLO.

I Comandanti delle suddette navi o che trasportino merci pericolose o inquinanti, comprese quelle vuote, ma non ancora degassificate, debbono compilare altresì "l'Elenco di controllo per le navi" (Allegato 26) e metterlo a disposizione del pilota, per sua informazione.

Qualora dall'elenco di controllo risulti l'esistenza di manchevolezze che possano pregiudicare la sicurezza della navigazione dell'unità o costituire comunque un pericolo, il pilota deve informare immediatamente l'Autorità Marittima, ossia la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.

L'agente marittimo, prima della partenza di una nave dal porto di Vasto, anche in caso di viaggio occasionale, comunica all'Autorità Marittima tutte le informazioni di cui all'Allegato 27.

In navigazione, in caso di incidente o di situazione che costituisca pericolo per la fascia costiera o per i connessi interessi nazionali comunicheranno ai comandi di porto più vicini quanto previsto dal Decreto 30 dicembre 1997.

### **Articolo 136**

#### **Dichiarazione del Comandante della nave all'arrivo**

Le operazioni di carico e scarico dei prodotti di cui all'art. 134 non possono avere inizio prima che il Comandante, od un Ufficiale da lui incaricato, abbia presentato alla Autorità Marittima una dichiarazione in duplice copia (Allegato 28) attestante che le sistemazioni e le dotazioni di bordo concernenti le operazioni da compiere e le attrezzature dei servizi di sicurezza della nave e di pronto soccorso per le persone, si trovino in condizioni di piena efficienza e pronte all'impiego.

Una copia della dichiarazione di cui al precedente comma viene consegnata al Comandante della nave, vistata dall'Autorità Marittima, per essere esibita a richiesta di qualsiasi Autorità interessata.

Per quanto riguarda le navi cisterna che trasportano o vengono a caricare prodotti chimici e/o sostanze liquide nocive classificate "Marine Pollutant" (Allegato II alla MARPOL 73/78) si applicano le norme di cui al Capo V del presente Titolo.

### **Articolo 137**

#### **Poteri dell'Autorità Marittima**

L'Autorità Marittima vigila sulle suddette operazioni, stabilisce tutte le altre modalità che si rendessero necessarie in occasione di particolari circostanze ed ha facoltà di concedere deroghe alle norme del presente Regolamento, in casi specifici e per circostanziati motivi, sentito anche, ove ritenuto opportuno, il Comando Provinciale VV.FF., il Genio Civile OO. MM., il RINA ed il consulente Chimico del Porto.

## **CAPO II**

# **ANCORAGGIO E ORMEGGIO DELLE NAVI**

### **Articolo 138**

#### **Posto di ormeggio**

Nel porto di Vasto, il posto di ormeggio destinato alla caricazione ed alla discarica di sostanze liquide nocive e prodotti chimici pericolosi alla rinfusa, previste dai verbali delle commissioni di collaudo, è la banchina di Ponente.

La suddetta destinazione potrà essere modificata solo in forza di un provvedimento dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, sentito il Comando dei VV.F. di Chieti, il Chimico del porto e l'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime.

### **Articolo 139**

#### **Illuminazione dei posti di ormeggio**

I posti di ormeggio destinati alle operazioni di carico e scarico o sosta delle navi di cui al precedente articolo devono essere, in permanenza, efficacemente illuminati.

Durante le operazioni in ore notturne, l'illuminazione deve essere adeguata alle esigenze ed assicurata con impianti conformi alle norme di sicurezza vigenti ed in modo da poter individuare eventuali inquinamenti lungo gli accosti.

Il tipo di illuminazione, l'ubicazione e l'intensità delle sorgenti luminose devono essere preventivamente approvate e rispondenti alle vigenti leggi in materia.

In caso di insufficiente illuminazione il comando di bordo ed i ricevitori/caricatori dovranno sospendere le operazioni dandone immediata comunicazione all'Autorità Marittima che disporrà, se del caso, il potenziamento dei punti luce esistenti o la messa in opera di nuovi punti luce; nel caso la Società ricevitrice non potesse ovviare all'inconveniente sopracitato con mezzi adeguati, l'Autorità Marittima potrà vietare le operazioni nelle ore notturne.

### **Articolo 140**

#### **Accesso alla banchina – recinzione**

Alla banchina di Ponente, durante le operazioni di caricazione/discarica di prodotti di cui all'art. 134 possono accedere soltanto le persone, i veicoli ed i mezzi nautici espressamente autorizzati dall'Autorità Marittima.

Non è richiesta autorizzazione della Autorità Marittima per il personale ed i mezzi delle società concessionarie che tuttavia hanno l'obbligo di limitare al massimo tali accessi consentendoli ai mezzi di sicurezza ed al personale opportunamente istruito circa le pericolosità delle zone e gli accorgimenti da adottare per evitare inconvenienti che possono compromettere la sicurezza delle persone, delle navi e degli approdi.

Gli automezzi degli operatori autorizzati ad entrare in porto non potranno parcheggiare lungo la recinzione, ove a cura della società ricevitrice del carico dovranno essere installati appositi cartelli indicanti il divieto di sosta dei veicoli.

### **Articolo 141**

#### **Accosto, ormeggio e sosta nelle adiacenze di navi cisterna in porto**

È fatto divieto alle navi ed ai galleggianti di accostarsi, ormeggiarsi e sostare accanto alle navi cisterna, ad una distanza di sicurezza, di almeno 50 metri, ad eccezione di rimorchiatori destinati a dare assistenza alle navi cisterna, ed autorizzati a sostare nelle immediate adiacenze della banchina in questione.

I natanti predetti, oltre alle prescrizioni particolari che, caso per caso, saranno stabilite eventualmente dall'Ufficio Circondariale Marittimo devono:

- avere propulsione a vapore ovvero motore a combustione interna; in entrambi i casi i tubi di scarico dei prodotti della combustione devono essere muniti di reti parascintille;
- spegnere ogni fiamma libera;
- usare per l'attracco cavi non metallici;
- porre un'idonea rete parascintille;
- mantenere a murata, durante la manovra di affianco e per tutto il tempo di sosta, efficienti parabordi di fibra vegetale o altri di tipo equipollente oppure essere muniti di un bottazzo in o gomma o materia plastica;
- limitare la sosta al tempo strettamente indispensabile a compiere le operazioni.

Ove per ragioni di sicurezza lo rendano necessario, l'Ufficio Circondariale Marittimo può ordinare, nei casi previsti dal presente articolo, la sospensione delle operazioni di scaricazione.

### **Articolo 142**

#### **Dotazioni e misure di sicurezza ai posti di ormeggio - manutenzione, efficienza**

Le banchine devono essere dotati delle attrezzature di sicurezza e dei mezzi fissi e portatili antincendio prescritti dall'Autorità Marittima, sentito il Comando Provinciale dei VV.FF ed il Chimico del Porto per l'immediato intervento in caso di emergenza.

Per le navi che trasportano prodotti infiammabili le operazioni di caricazione/dscarica dovranno effettuarsi con gli adeguati mezzi antincendio e secondo le prescrizioni stabilite da parte dell'Autorità Marittima.

Durante l'ormeggio alla banchina di Ponente di navi che trasportano sostanze liquide nocive o prodotti chimici liquidi pericolosi consentiti, dovranno essere osservati e seguenti obblighi ed assicurati in banchina i seguenti apprestamenti:

- 1) Gli impianti fissi antincendio della società ECO FOX e HADRI TANKS della banchina di Ponente, dovranno essere tenuti in efficienza per tutta la durata della sosta in porto di navi cisterna. A tale riguardo i responsabili dei terminali istituiranno un registro ove saranno annotate le prove periodiche da effettuare prima dell'inizio delle operazioni ed almeno una volta al mese. Al termine di ogni prova il suddetto registro sarà esibito per il visto da parte dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto;
- 2) dovrà essere lasciato spazio sufficiente in banchina per la distesa ed il maneggio delle manichette flessibili e delle altre attrezzature antincendio;
- 3) dovrà essere lasciato sempre ampio spazio libero in modo da facilitare la possibilità di intervento dei mezzi antincendio dei VV.F. e di soccorso.

Per le operazioni commerciali della Ditta HADRI TANKS, dovranno inoltre essere osservate le seguenti prescrizioni:

- a) dovranno essere ubicati in banchina almeno n. 2 estintori carrellati da 25 Kg a polvere da in prossimità del luogo di discarica;
- b) almeno un quintale di calce ed altri prodotti previsti dagli organi incaricati in sede di sopralluogo effettuato in data 18 Febbraio 1997 per la bonifica delle aree stesse dovranno trovarsi in banchina;
- c) dovranno essere installate in banchina almeno due docce a comando automatico provviste di dispositivo per lavaggio oculare.
- d) per le operazioni di caricazione/dscarica di navi cisterna l'impianto fisso antincendio deve essere in efficienza e in pressione, con almeno tre punti di attacco ed almeno due manichette a getto pieno collegate agli idranti della rete portuale di 60 metri ciascuna.

Per le operazioni commerciali della società ECO FOX dovranno essere osservate le seguenti prescrizioni.

Prima dell'inizio delle operazioni commerciali (carico/scarico) di navi con prodotti liquidi combustibili in porto e nelle immediate vicinanze della nave devono trovarsi, disponibili e funzionanti:

- a) un autorespiratore ad aria compressa,
- b) ascia,
- c) elmetto ed occhiali di protezione,
- d) tuta e guanti termoriflettenti,
- e) coperta ignifuga,
- f) guanti in gomma,
- g) scarpe antinfortunistiche,
- h) cassetta di pronto soccorso;
- i) impianto antincendio sotto pressione con numero sufficiente di manichette e boccalini;
- j) cannoncino monitore con lancia brandeggiabile con liquido schiumogeno;
- k) estintore carrellato per produzione di liquido schiumogeno con serbatoio e miscelatore di almeno 200 litri;
- l) n. 2 estintori a polvere carrellati da 50 Kg. cadauno.

### **Articolo 143** **Divieto di deposito materiale**

È consentito il deposito di materiale non infiammabile/combustibile e la sosta di autoveicoli nella zona compresa entro i cinque metri dalla recinzione della banchina di Ponente.

Durante le operazioni di scarica/caricazione è vietata la sosta ed il deposito di materiale infiammabile/combustibile in tutto l'area retrostante l'ormeggio della nave cisterna.

È vietata la movimentazione ed il deposito di legname o sostanze organiche e coils metallici sulla banchina di Ponente con la nave cisterna che effettua operazioni commerciali.

L'impianto antincendio e le docce di lavaggio devono essere sempre liberi ed accessibili.

Non è consentito il deposito di alcun materiale per una distanza minima di 5 (cinque) metri dagli idranti e dalle docce.

## **CAPO III**

### **NORME DI SICUREZZA PER LE NAVI**

#### **Articolo 144** **Segnalazioni**

All'entrata, all'uscita, durante i movimenti in porto, come pure la sosta in porto o in rada, le navi cisterna adibite al trasporto di prodotti petroliferi e/o prodotti chimici e/o sostanze comunque pericolose di cui all'art. 134, devono tenere alzati a riva, in posizione tali da essere visibili per tutto il giro d'orizzonte i seguenti segnali:

- a) durante le ore diurne: una bandiera rossa (lettera "B" del C.I.S.);
- b) durante le ore notturne: un fanale a luce rossa visibile fino ad una distanza di 2 miglia.

#### **Articolo 145** **Ormeaggio disormeggio e manovre delle navi cisterna**

Le navi cisterna che trasportano o abbiano trasportato sostanze liquide nocive, prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa devono servirsi del rimorchiatore per l'entrata/uscita dal porto. Il Comandante della nave cisterna dovrà richiedere l'ausilio dei rimorchiatori nel numero necessario per eseguire la manovra di ormeaggio e disormeggio in condizioni di sicurezza tenendo conto delle dimensioni, delle capacità evolutive e della situazione meteorologica. L'apparato motore di propulsione (ed in caso di nave avente due o più apparati motori, almeno uno di essi) deve essere pronto a funzionare. In difetto, l'Autorità Marittima può consentire lo scarico o la sosta solo ove sia assicurata l'assistenza alle navi da parte di un rimorchiatore.

Per specifiche e motivate esigenze di sicurezza, l'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto può inoltre:

- prescrivere l'assistenza di uno o più rimorchiatori durante la manovra di ormeaggio e disormeggio e durante le operazioni di carico, scarico e di allibo;
- vietare i movimenti di ormeaggio e disormeggio per particolari condizioni meteorologiche avverse.

Il rimorchiatore (in regime di concessione) dovrà essere pronto a muovere con tempestività per fronteggiare qualsiasi emergenza ed essere munito delle seguenti dotazioni:

- a) pompa antincendio di adeguata potenza e capacità;
- b) cannoncini con getto fino a 50-60 metri, alimentati dalla stessa pompa;
- c) impianto antincendio a schiuma con cannoncini con getto fino a 50-60 metri,
- d) 150 metri di panne galleggianti;
- e) dispositivi per la protezione individuale;
- f) un adeguato numero di cavi da usare in caso di rimorchio di navi sinistrate anche fuori dal porto;
- g) una idonea attrezzatura per il taglio di catene;
- h) una idonea attrezzatura per il taglio di lamiera;
- i) rete parascintille da applicare al fumaiolo;
- j) dotazioni appropriate per il servizio cui è abilitato.

Le navi cisterna che trasportano o abbiano trasportato sostanze liquide nocive o prodotti chimici liquidi pericolosi potranno accostare in banchina solo dopo che il ricevitore/caricatore sia pronto a ricevere / consegnare la merce ed abbia predisposto adeguato servizio di vigilanza.

Le manovre di ormeggio, disormeggio o movimento lungo banchina, dovranno essere assicurate inderogabilmente da almeno due ormeggiatori e almeno un rimorchiatore, tutti in continuo contatto a mezzo VHF (CH. 12) con il pratico locale a bordo.

Le manovre di tonneggio, ormeggio, disormeggio o di spostamento in porto devono essere eseguite con cavi di fibre vegetale o sintetica. L'impiego di cavi di acciaio è consentito purché essi siano avvolti su verricelli e passino su passacavi orientabili.

Le manovre di ormeggio delle navi alla banchina di Ponente dovranno essere effettuate in modo tale da posizionare le stesse con la prora disposta verso l'imboccatura del porto. L'ormeggio dovrà essere effettuato in modo tale da consentire, in caso di necessità, una rapida manovra di disormeggio.

Quando le navi di cui trattasi hanno in mare una o più catene, la maglia capotesta di ciascuna catena nel pozzo, deve essere libera oppure sistemata in modo da poter essere facilmente liberata dall'esterno del pozzo, e consentire di filare rapidamente la catena per occhio;

A cura del ricevitore dovrà essere tempestivamente comunicato all'Autorità Marittima l'orario esatto di attacco e stacco delle manichette via radio o via telefono.

Durante la permanenza in porto le navi cisterna ed il rimorchiatore (quest'ultimo nel caso previsto dall'ultimo capoverso del primo comma del presente articolo) presteranno ascolto continuo sul canale 16 VHF. Il pratico locale ed ormeggiatori dovranno essere sempre immediatamente reperibili e presteranno ascolto sul canale 12 VHF. La Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto prolungherà l'orario di ascolto radio sul canale 16 VHF per tutta la durata della sosta della nave in rada ed in porto.

In caso di avverse condizioni meteorologiche e/o con venti di forte intensità, o risacca, le operazioni di scarica dovranno essere tempestivamente interrotte ad insindacabile giudizio dell'Autorità Marittima, al fine di salvaguardare l'incolumità delle squadre addette ai lavori nonché la sicurezza dell'ormeggio e dell'ambito portuale; l'Autorità Marittima potrà disporre l'immediato disormeggio della nave cisterna per l'uscita dal porto.

#### **Articolo 146** **Arrivi e partenze — movimenti in porto**

È vietato l'entrata e l'uscita dal porto delle navi cisterna con carichi di cui all'art. 134 nelle ore notturne.

Appena ultimate le manovre per il distacco delle manichette o del braccio di connessione per la carica/scarica o le operazioni di zavorra, le navi cisterna devono scostarsi dalla banchina. La manovra di disormeggio potrà essere effettuata con condizioni meteomarine favorevoli e con luce diurna sufficiente.

Il Comandante della nave cisterna dovrà richiedere l'ausilio dei rimorchiatori nel numero necessario per eseguire la manovra di ormeggio e disormeggio in condizioni di sicurezza tenendo conto delle dimensioni, delle capacità evolutive e della situazione meteorologica.

Una qualsiasi nave commerciale superiore alle 500 Tonnellate di Stazza Lorda che voglia intraprendere il transito nel porto dovrà servirsi di almeno un rimorchiatore quando una nave cisterna si trova ormeggiata alla banchina di Ponente. La manovra di uscita delle navi dovrà essere fatta con particolare attenzione ed eventualmente per motivate ragioni (condizioni meteomarine avverse, navi di grandi dimensioni ed altro), la nave cisterna dovrà sospendere le operazioni di scarica/caricatura.



L'Autorità Marittima, per motivi di sicurezza, si riserva di derogare o interdire il transito in ambito portuale di navi commerciali durante la sosta operativa alla banchina di Ponente di nave cisterna.

### **Articolo 147**

#### **Prescrizioni per locali apparato motori e caldaie**

Durante le operazioni di carico, scarico o zavorra in porto o successivamente alla scarica, è proibito usare i soffiatori di fuliggine dei fumaioli e dei tubi di scarico in genere.

Dovrà essere evitato in modo assoluto la sfuggita di olio incombusto dai bruciatori.

L'apparato motore di propulsione (ed in caso di nave avente due o più apparati, almeno uno di essi) deve essere sempre pronto a funzionare. È pertanto vietato compiere lavori a bordo che possano immobilizzare la nave senza una specifica autorizzazione dell'Autorità Marittima che potrà consentire il carico/ scarico o la sosta solo ove sia assicurata l'assistenza alla nave da parte di rimorchiatori.

### **Articolo 148**

#### **Reti parascintille**

Tutte le navi che trasportano prodotti di cui all'art. 134 diretti nel porto di Vasto, dovranno tenere in opera ai fumaioli dell'apparato motore, delle cucine ed ai tubi di scarico, apposite reti metalliche con maglie di grandezza tali da impedire l'uscita di scintille. Nel caso di motori a combustione interna, le reti parascintille possono essere sostituite da un dispositivo centrifugo o raffreddante di dimensioni idonee per la ritenzione o il rapido raffreddamento di scintille nei tubi di scarico.

### **Articolo 149**

#### **Cavi per rimorchio di emergenza**

Durante la permanenza all'ormeggio, a cura del comando della nave, dovranno essere sistemati due cavi per il rimorchio di emergenza, uno di acciaio ed uno in fibra vegetale o sintetica, a prora ed a poppa, fissati alle bitte di bordo e con le gasse appennellate fuori bordo, che devono raggiungere il pelo dell'acqua anche quando la nave è scarica.

### **Articolo 150**

#### **Mezzi di sfuggita dalla nave**

Durante la sosta dovrà essere sistemata, a cura del comando di bordo, sul lato verso mare della nave, una scaletta tarozzata, in corda e legno.

Particolare attenzione dovrà essere posta dal comando di bordo affinché la scaletta di sfuggita venga mantenuta costantemente distesa lungo la fiancata della nave fino a raggiungere il livello del mare, anche durante le operazioni di caricazione e scarica.

### **Articolo 151**

#### **Equipaggio della nave**

Salvo il caso in cui le navi indicate nell'art. 134 siano scariche e degassificate, durante la permanenza in porto ed in rada, deve essere assicurata la continua presenza a bordo del Comandante della nave o di un ufficiale di coperta e di ogni altra persona dell'equipaggio che sia indispensabile in caso di emergenza e comunque di almeno la metà dell'equipaggio idoneo ad effettuare qualsiasi manovra di emergenza per la sicurezza della nave o dell'approdo.

## **Articolo 152** **Cartelli indicatori**

Durante la sosta alle banchine o in rada tutte le navi cisterna devono tenere esposti, ben visibili, nei punti più frequentati della nave e in quelli interessati da specifici divieti o prescrizioni, appositi avvisi indicanti:

1. il divieto di fumare ed usare fiamme libere;
2. il divieto di accesso a bordo alle persone non autorizzate;
3. quali porte devono essere tenute chiuse durante le operazioni;
4. le precauzioni da adottare prima di entrare nei compartimenti che di regola non sono tenuti aperti (es. cofferdam, doppi fondi);
5. il divieto di accesso nei locali pompe senza permesso dell'ufficiale responsabile;
6. quali sono i locali in cui è consentito fumare;

## **Articolo 153** **Mezzi di accesso alla nave**

Per tutta la durata della sosta, in porto o in rada, tutte le navi cisterna devono sistemare una scala di accesso, avente i requisiti prescritti dalla normativa in materia (Convenzione OIL 32) ed un mezzo sussidiario di sfuggita di emergenza. Entrambe queste vie di accesso devono essere sempre vigilate da un membro dell'equipaggio o da un guardiano.

Durante le ore notturne e in caso di scarsa visibilità i suddetti accessi devono essere bene illuminate con sistemi di illuminazione opportuna.

Non è ammesso l'impiego di lampade portatili a tal fine.

## **Articolo 154** **Accesso delle persone a bordo delle navi cisterna**

Fermo restando il principio che durante le operazioni di degassificazione, ovunque esse si svolgano, è rigorosamente vietato l'accesso a bordo di altre persone che non siano quelle addette alla degassificazione o ai servizi indispensabili di bordo, l'accesso sulle navi cisterna è disciplinato dalle norme seguenti:

1. a bordo delle navi cisterna possono salire soltanto le persone dell'equipaggio e quelle in possesso di apposita autorizzazione rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti o dal Comandante del Porto, oltre naturalmente al personale appartenente a Pubbliche Amministrazioni nell'esercizio delle proprie funzioni;
2. il rilascio dell'autorizzazione al personale appartenente a Pubbliche Amministrazioni per l'esercizio di specifiche funzioni, è regolato dalla Autorità Marittima d'intesa con le Amministrazioni stesse;
3. i rappresentanti di fornitori, provveditori o riparatori navali dovranno allegare alla domanda di accesso a bordo anche una richiesta specifica scritta dall'armatore o dal suo agente marittimo.

Rimane naturalmente confermato che l'accesso e la permanenza a bordo di navi cisterna di persone non facenti parte dell'equipaggio deve avvenire e protrarsi per il tempo strettamente necessario all'espletamento della propria attività lavorativa che deve giustificare l'accesso e la permanenza a bordo.

A seguito delle circolari emanate dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione è consentito, dietro richiesta scritta dal Comandante della nave, l'accesso a bordo delle mogli e dei figli dell'equipaggio, quando la nave è all'ormeggio.

In ogni caso il Comando di bordo deve assicurare che le persone autorizzate ad accedere sulla nave osservino le prescrizioni antincendio ed antinfortunistiche vigenti a bordo.

### **Articolo 155** **Imbarco e sbarco di materiali metallici pesanti e voluminosi**

In linea di massima, e salvo motivate eccezionali circostanze che verranno valutate di volta in volta, imbarchi e sbarchi di materiali metallici, pesanti o voluminosi, dalle navi cisterna non potranno essere effettuati durante il corso delle operazioni commerciali.

Non potrà in ogni caso essere autorizzata la movimentazione dei materiali di cui sopra durante l'effettuazione di operazioni commerciali di merci pericolose di cui all'art. 134.

I suddetti imbarchi di materiali dovranno essere espressamente autorizzati dall'Autorità Marittima, previo parere del Servizio Chimico di Porto, al di fuori delle operazioni commerciali, su espressa istanza scritta da parte dell'Agente Raccomandatario, che dovrà pervenire almeno 24 ore prima dell'arrivo della nave nel porto di Vasto.

Nella richiesta dovranno essere contenute indicazioni precise sui materiali e/o merci da imbarcare, nonché sul loro sistema di imballo. Alla richiesta dovrà essere affiancata dichiarazione del Comando di bordo attestante la conoscenza delle norme del presente Regolamento, nonché l'efficienza dei mezzi antincendio.

Le suddette norme non si applicano all'imbarco delle normali forniture alimentari di bordo, comprese le scorte di liquori e tabacchi, purché tali operazioni vengano effettuate prima di dare inizio e/o alla fine delle operazioni di caricazione o scarica, senza impegnare la coperta, previo accordo del Comandante della nave.

### **Articolo 156** **Servizi di guardia**

Il comando di bordo deve provvedere ad assicurare un servizio ininterrotto di guardia alle scale di bordo, normali e di emergenza, per impedire l'accesso ad estranei non autorizzati e per far osservare le precauzioni antincendio ed antinfortunistiche.

Previa autorizzazione dell'Autorità Marittima il servizio di guardia di cui al precedente comma può essere disimpegnato, a bordo, da guardie giurate o da altro personale qualificato autorizzato dall' Autorità Marittima, in sostituzione dell'equipaggio.

Analogo servizio di guardia deve essere assicurato dal ricevitore e caricatore per quanto riguarda la sicurezza delle attrezzature a terra.

Di seguito vengono indicate alcune prescrizioni che il Comando di bordo deve verificare che siano osservate.

1. Il divieto di fumare o di accendere fiamme libere su tutta la nave, fatta eccezione per quei locali specificamente indicati ed autorizzati dal Comando di bordo stesso. Appositi avvisi devono ricordare tale divieto.
2. Nessuno a bordo porti addosso fiammiferi, accendisigari o altri congegni o materiali che possano produrre scintille, ivi comprese le calzature chiodate.
3. Nei locali dove non 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 o stoppa usati, rifiuti di qualsiasi genere, che devono essere sempre e ovunque 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 di accesso a qualsiasi locale, di serrature, lucchetti o chiusure personali, salvo che non venga depositata doppia chiave nelle custodie di emergenza della nave.
7. Per gli addetti alla manipolazione delle merci di cui all'art. 134 siano disponibili ed efficienti i mezzi protettivi personali e materiali di pronto soccorso adeguati alle caratteristiche delle merci in relazione alle vigenti disposizioni antinfortunistiche.

Particolari controlli verranno effettuati dal personale dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto per accertare l'adempimento delle prescrizioni su riportate.

### **Articolo 157** **Combustione spontanea**

Al fine di evitare casi di combustione spontanea, i materiali assorbenti eventualmente esistenti a bordo, in colli, balle, o sciolti (come ad esempio teli per usi vari, fiocchi o cascami di cotone, canapa, stoppa, ecc.) non possono essere stivati o depositati nelle vicinanze di depositi di oli, pitture, ecc. o dei compartimenti di carico.

### **Articolo 158** **Mezzi antincendio di bordo**

Le attrezzature fisse e mobili antincendio di cui la nave dispone, comprese le pompe principali e d'emergenza, devono essere tenute in perfetto stato di efficienza e pronte all'uso immediato durante le operazioni di caricazione, scarica, degassifica e zavorra.

Le manichette antincendio in coperta devono essere munite di boccalini speciali, attaccati agli idranti e distese in coperta; il collettore antincendio principale deve essere sotto pressione.

Il Comandante della nave deve subito rendersi edotto del tipo e caratteristiche delle attrezzature antincendio di cui dispone la società ricevitrice dei prodotti. Nel caso in cui detti impianti in tutto o in parte fossero giudicati inefficienti, il Comandante della nave ha l'obbligo di contattare il Responsabile delle operazioni di scarica per eliminare gli inconvenienti lamentati, sospendendo, nel frattempo le operazioni di caricazione o di scarica, e dandone immediata comunicazione all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.

## **CAPO IV**

### **NORME DI SICUREZZA PER LE OPERAZIONI DI CARICO E SCARICO**

#### **Articolo 159** **Personale a terra**

Prima dell'inizio di ogni scarica/caricazione il responsabile del terminale, o suo nominato sostituto, dovrà fornire prima dell'inizio delle operazioni i possibili recapiti ed i nominativi del personale qualificato della squadra a terra. Il responsabile del terminale o suo sostituto dovrà essere facilmente reperibile e rintracciabile per tutta la durata delle operazioni commerciali.

Durante la sosta di navi cisterna alla banchina di Ponente per le operazioni di scarica/caricazione per la Società HADRITANKS le condotte e le manichette di collegamento devono essere continuamente sorvegliate a vista da una squadra specializzata del deposito costiero composta da almeno due operatori qualificati presenti in banchina, muniti di apparati radio ricetrasmittenti collegati con il deposito costiero e la nave, che siano in grado di effettuare interventi di emergenza dotati di equipaggiamento di protezione individuale per liquidi corrosivi, così come prescritto dalla ASL di Vasto, Servizio Medicina ed Igiene del Lavoro, **con foglio n°1402/97 del 24/01/1997;**

Per le operazioni di scarica/caricazione per la società ECO FOX le condotte e le manichette di collegamento devono essere continuamente sorvegliate a vista da una squadra specializzata del deposito costiero composta da almeno tre operatori qualificati presenti in banchina, per le operazioni via manichetta, e almeno due persone in caso di utilizzo del braccio di collegamento, muniti di apparati radio ricetrasmittenti collegati con il deposito costiero e la nave, che siano in grado di effettuare interventi di emergenza dotati di equipaggiamento di protezione individuale. La società ECO FOX fornirà al personale impiegato in banchina il manuale di procedura per le operazioni di caricazione/scarica ove siano anche illustrati i principali metodi di intervento in caso di incidenti, incendio ed inquinamento.

## **Articolo 160**

### **Sospensione delle operazioni e segnalazioni di emergenza**

Il Comandante della nave deve assicurare che personale appositamente addestrato e con la perfetta conoscenza dei sistemi di caricazione, delle valvole e degli sfoghi d'aria della nave, sia sempre presente per vigilare sulle operazioni di caricazione, di scarica, di allibo, di travaso, di zavorramento e di bunkeraggio. In caso di avaria o anomalie che compromettano la funzionalità degli impianti o la regolarità delle operazioni, devono sospendere, senza indugi, le operazioni stesse e darne immediata notizia all' Autorità Marittima.

I Comandanti delle navi hanno l'obbligo di informare tempestivamente l'Autorità marittima — ed il Responsabile del Terminale della Società interessata — delle sospensioni prolungate, degli incidenti, nonché di qualsiasi evento interessante la sicurezza della nave, della persona e del bacino portuale. Analogo obbligo hanno tutti coloro che vengano a conoscenza di circostanze tali da compromettere la sicurezza della nave cisterna o della zona circostante.

Manifestandosi un principio di incendio, scoppio o altra emergenza, a bordo o a terra, il Comandante della nave e la Società concessionaria dovranno immediatamente informare del fatto l'Ufficio Circondariale Marittimo ed il più vicino distaccamento VV.FF. (115)

I comandanti delle navi ove si verifica l'emergenza devono fare i regolamentari segnali acustici ed ottici e chiamare via radio l'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto (VHF CH 16).

Al fine di assicurare la massima tempestività delle comunicazioni in caso di emergenza, le Società concessionarie devono sistemare in banchina, in posizione ben visibile da parte degli operatori, apposita tabella contenente i numeri telefonici dell'Ufficio Circondariale Marittimo, del distaccamento VV.FF., del Commissariato P.S. città, del Pronto Soccorso ospedaliero, del pratico locale e del servizio ormeggiatori.

## **Articolo 161**

### **Precauzioni per i locali pompe**

I locali pompe del carico devono essere sempre mantenuti sotto un'efficiente ventilazione, al fine di rimuovere la presenza di vapori infiammabili.

Deve essere evitato l'accumularsi di sostanze liquide nelle sentine del locale pompe, le quali devono essere tenute sempre asciutte.

Tutti i pressatrecce devono essere a perfetta tenuta e devono essere ispezionati prima che abbiano inizio le operazioni di carico e scarico o di zavorramento e, con opportuna frequenza, durante tali operazioni.

## **Articolo 162**

### **Ispezioni preliminari**

Prima di iniziare le operazioni di caricazione o scarica, l'Ufficiale responsabile al carico della nave, deve accertarsi che siano state adottate tutte le condizioni di sicurezza ed in particolare le seguenti:

- l'equipaggio sia stato informato dell'inizio delle operazioni;
- i segnali di pericolo ed i cartelli indicanti le speciali prescrizioni ed i divieti siano stati disposti nei punti prestabiliti;
- le attrezzature antincendio siano preparate e pronte per l'uso;
- siano osservati i divieti di usare le fiamme libere;
- nessuna persona non autorizzata sia presente a bordo;
- nessun lavoro non autorizzato sia intrapreso;

- sia vietato di fumare a bordo, ad eccezione dei locali dove ciò fosse consentito dal comandante della nave;
- le porte ed i portellini che devono restare chiusi, lo siano effettivamente;
- tutti i portellini delle cisterne, i fori di lavaggio e le aperture di ispezione e misurazione (eccetto quella da usare inizialmente) siano tenuti chiusi;
- tutte le condotte di carico che non devono essere usate siano chiuse con flange cieche e siano parimenti chiuse le valvole di entrata;
- tutte le condotte di carico da usare siano regolarmente sistemate;
- le valvole a mare e gli scarichi fuori bordo relativi al travaso del carico e del bunkeraggio siano chiuse;
- gli ombrinali siano tappati;
- i cavi di rimorchio di emergenza siano attestati alle bitte di bordo;
- nessun natante non autorizzato si trovi nelle vicinanze della nave.

### **Articolo 163**

#### **Manichette ed impianti per la movimentazione del carico**

Il Comandante della nave ed il responsabile del Terminale sono tenuti congiuntamente ad osservare tutte le norme che, per quanto rientra nelle loro responsabilità, sono prescritte dalla Legge sulla Difesa del mare, n. 978/82, nonché dai vigenti "Piano nazionale per la prevenzione degli inquinamenti del mare da idrocarburi" e dal "Piano locale per evitare l'inquinamento del mare da parte di sostanze inquinanti". In particolare dovranno:

1. non utilizzare manichette che non siano preventivamente sottoposte alle verifiche ed ai collaudi previsti in relazione ai loro impieghi;
2. sospendere le operazioni qualora si verificano colaggi o spandimenti, fino a che non siano stati eliminati gli inconvenienti e la zona non sia stata completamente bonificata.

In ogni caso, durante le operazioni di carico e scarico, devono essere tenuti pronti all'uso, a cura del comando di bordo e del Responsabile del Terminale, appositi materiali assorbenti e/o contenitori o altri accorgimenti atti ad eliminare l'inquinamento.

### **Articolo 164**

#### **Boccaportelli del carico, fori, ecc.**

Tutti i boccaportelli del carico, i fori di lavaggio compresi quelli delle taniche non interessate alle operazioni, dovranno restare chiusi durante le operazioni di caricazione o di scarica di prodotti infiammabili a meno che non siano muniti di retine antifiamme in buone condizioni di efficienza e perfettamente sistemate.

### **Articolo 165**

#### **Carico e scarico contemporanei di merci diverse in e da una stessa nave**

Il carico oppure lo scarico contemporaneo da una stessa nave di merci diverse e incompatibili, ai sensi della SOLAS 74, come emendate, e dall'IMDG CODE dell'IMO è proibita.

L'Autorità Marittima si riserva, caso per caso, sentito il parere dell'Ente Tecnico e del Servizio Chimico di porto, di autorizzare tali operazioni purché sussistano e siano osservate le seguenti condizioni:

- a) le navi e gli approdi dispongano di adeguate attrezzature per effettuare contemporaneamente il carico oppure lo scarico di merci diverse;

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

#### **Articolo 166**

#### **Rifornimento di combustibile liquidi e di oli lubrificanti**

Il rifornimento di combustibili liquidi e di oli lubrificanti alle navi che trasportano prodotti di cui all'art. 2 del presente Regolamento o sostanze chimiche liquide nocive o prodotti chimici pericolosi può essere effettuato, via mare a mezzo natanti appartenenti alle imprese designate solo a fine operazioni di caricazione/dscarica.

Il "bunkeraggio" a mezzo di autobotti e qualsiasi rifornimento di combustibile è rigorosamente vietato durante le operazioni di caricazione/dscarica.

Per i rifornimenti, valgono le norme specifiche di cui alla vigente ordinanza.

Le operazioni di rifornimento devono essere eseguite con l'osservanza di tutte le norme di sicurezza in vigore ed attuando tutte le precauzioni intese ad evitare inquinamenti.

#### **Articolo 167**

#### **Precauzioni in caso di cattive condizioni meteorologiche**

L' Autorità Marittima può in ogni momento ordinare la sospensione delle operazioni di carico e scarico, degassifica o zavorramento, nonché l'allontanamento delle navi stesse dal posto di ormeggio o dal porto ove lo ritenga opportuno per la sicurezza del porto e delle navi ivi ormeggiate.

Durante i temporali accompagnati da scariche elettriche debbono parimenti essere sospese tutte le operazioni di carico, scarico, zavorramento, degassificazione e pulizia delle cisterne, e provveduto alla chiusura tempestiva di tutte le aperture delle cisterne e delle valvole del carico di bordo e di terra.

#### **Articolo 168**

#### **Operazioni di carico e scarico e relative misure di controllo e di sicurezza**

Le manovre a terra relative alle operazioni di carico e scarico della nave ed i collegamenti alla medesima devono essere effettuati da personale tecnico competente sia del Terminale che della nave.

Le operazioni di carico e scarico devono svolgersi in stretto collegamento tra il comando di bordo ed il personale di terra, diretto dal Responsabile del Terminale o suo sostituto; le operazioni stesse devono essere sempre presenziate a bordo da un Ufficiale col relativo personale di coperta (tankista, pompista, ecc.) e a terra dal Responsabile del Terminale o da un suo tecnico durante tutto il tempo, che la nave è operativa (dal collegamento della manichetta allo scollegamento della stessa).



Nel caso di avarie ed inconvenienti che dovessero compromettere la regolarità delle operazioni, queste devono essere interrotte senza indugio e deve esserne data immediata notizia all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.

A tal fine i terminali, durante le operazioni di carico, devono essere muniti di sistema di "Stop d'emergenza" per l'interruzione del funzionamento delle pompe e di adeguati collegamenti radiotelefonici tra questi ed i responsabili degli impianti a terra.

Il personale addetto ai Terminali deve mantenersi in contatto con il personale responsabile dei Depositi Costieri e/o Raffinerie per tutto quanto attiene alla manovra e sicurezza degli impianti e i loro collegamenti tra pontili e stabilimento.

È vietato effettuare lavori che possano immobilizzare la nave senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima, la quale, se si tratta di navi cisterna con liquidi o vapori infiammabili, ovvero con gas non infiammabili, ma tossici, o di navi non degassificata, può consentire il carico, lo scarico e/o la sosta solo quando sia assicurata l'assistenza alla nave da parte di rimorchiatori.

Durante le operazioni di carico e scarico, a bordo delle navi dovrà essere costantemente mantenuto in coperta, nelle vicinanze dei bracci o delle manichette, un membro dell'equipaggio per il collegamento con il personale del pontile per eventuali manovre di emergenza.

Le navi dotate di sala controllo centralizzata per l'avviamento/stop delle pompe, nonché per l'apertura/chiusura delle valvole e per la continua verifica dei livelli delle cisterne e delle pressioni di esercizio, dovranno sempre avere un addetto del carico nei pressi dei manifold, radiocollegato con l'Ufficiale della sala controllo.

L'Autorità Marittima deve essere informata da parte del comandante della nave e dal personale del pontile delle eventuali interruzioni delle operazioni di carica e scarica e dei motivi che li abbiano determinati.

L'Autorità Marittima potrà disporre, per motivi di sicurezza, l'allontanamento della nave dall'ormeggio pontile, effettuati gli accertamenti del caso.

### **Articolo 169** **Misure da adottare in caso di pericolo grave**

Chiunque si accorga che una nave cisterna non si trovi più in condizioni di sicurezza deve immediatamente informare il comandante della nave stessa ed il Responsabile del Terminale dello stato di pericolo per i primi immediati provvedimenti.

I comandanti delle navi cisterna ed i responsabili dei terminali interessati sono obbligati ad informare immediatamente l'Autorità marittima di qualunque circostanza che intervenga a modificare il normale svolgimento delle operazioni di carica e scarica, e parimenti, di qualunque fatto che, indipendentemente dall'andamento delle operazioni sopraindicate, possa comunque arrecare pregiudizio alla sicurezza delle navi e degli accosti adiacenti.

In tale circostanza i comandanti delle navi devono fare i regolamentari segnali acustici ed ottici. 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, degassificazione o zavorramento oppure l'allontanamento della nave dal posto di ormeggio o dal porto e qualora necessario il disormeggio delle altre navi ed unità nel bacino portuale dal posto di ormeggio e l'allontanamento dal porto.

**CAPO V**  
**NORME PARTICOLARI PER LA CARICAZIONE/ DISCARICA E TRANSITO**  
**DELLE SOSTANZE LIQUIDE NOCIVE E DEI PRODOTTI CHIMICI**  
**PERICOLOSI**

**Articolo 170**  
**Campo di applicazione**

Sono soggette alle presenti disposizioni:

1. le navi italiane o straniere — ed i loro Comandanti — che transitano nelle acque territoriali e nelle acque interne marittime del Circondario Marittimo di Vasto
  - a) trasportano alla rinfusa e/o devono caricare e/o devono scaricare "Sostanze liquide nocive" nonché "prodotti chimici liquidi pericolosi" non compresi tra le predette sostanze;
  - b) trasportano o movimentano acque di lavaggio contenenti residui di "sostanze liquide nocive" o di "prodotti chimici liquidi pericolosi",
2. i terminali ed i depositi costieri interessati alla movimentazione delle sostanze o prodotti sopraindicati;
3. i raccomandatari marittimi delle navi di cui al precedente punto 1.

**Articolo 171**  
**Idoneità della nave**

Fermo restando il rispetto delle altre disposizioni in materia di navigazione marittima, le navi italiane o straniere devono essere provviste della documentazione indicata nello schema sotto riportato.

DOCUMENTAZIONE TIPI DI NAVE	I C O F	I P P C	I O P P	I C O F (GC)	P & A MANUAL	CARGO RECORD BOOK	OIL RECORD BOOK PART II	OIL RECORD BOOK PART I
CHEMICAL TANKERS (Cat. A-B-C)	X	//	X	//	X	X	//	X
CHEMICAL TANKERS (Cat. D o prodotti chimici liquidi pericolosi non compresi Allegato II)	X	//	X	//	X	X	//	X
OIL TANKERS								
- Oil Like substances		//	X			//	X	X
- Cat. D, incluse Cap. 18/1BC Code	//	X	//	//	//	X	//	X
GAS CARRIER (Cat. D Incluse nel cap. 18/1BC code)			X	X	X	X		//
GAS CARRIER (prodotti Inclusi in cap. 19 IGC/GC Code soggetti Allegato II)	//	//	X	X	X	X	//	X
DRY CARGO SHIP - Cat. D, incluse nel Cap. 18 IBC/Code	//	X	X	//	X	X	//	X

### Articolo 173

#### Comunicazione preventiva della nave all'Ufficio Circondariale di Vasto

Le navi debbono far pervenire all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto — Sezione Tecnica— con almeno 48 ore di anticipo rispetto al previsto arrivo nelle acque territoriali del Circondario Marittimo di Vasto — un messaggio contenente le seguenti informazioni (Allegato 29):

- tipo, nome della nave, stazza lorda, nominativo internazionale ed anno costruzione, nazionalità, lunghezza fuori tutto, portata;
- ora previsto arrivo al punto d'imbarco del pilota od alla fonda in rada e massimo pescaggio all'arrivo;
  - nome tecnico, numero UN, quantità totale delle sostanze/prodotti trasportati;
  - data e luogo del rilascio dell'ultima ispezione, validità degli appropriati certificati di cui all'art.42 delle presenti disposizioni;
  - data, luogo esecuzioni e rilievi ultima visita per il Memorandum di Parigi;
  - ogni altra notizia relativa a deficienze dello scafo, apparato motore, organi di governo e dotazioni di sicurezza.

I Comandanti delle navi provenienti da porti distanti meno di 48 ore di navigazione dal porto di Vasto, o dirottati a Vasto nel corso della navigazione, devono far pervenire detta comunicazione al più presto possibile e comunque sempre prima di entrare nelle acque di giurisdizione del Circondario Marittimo di Vasto.

## **Articolo 174**

### **Allibi, travasi, lavori a bordo delle navi**

L'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto è competente ad autorizzare le operazioni di allibo, travaso e lavori a bordo di navi che si trovino nelle acque di giurisdizione alle condizioni stabilite, di volta in volta, purché con condizioni meteorologiche favorevoli.

## **Articolo 175**

### **Autorizzazione alla caricazione, nulla - osta allo sbarco**

I Comandanti delle navi che intendono caricare/scaricare — nel porto di Vasto — sostanze liquide nocive, nonché, prodotti chimici liquidi pericolosi e/o acque di lavaggio/prelavaggio devono ottenere l'autorizzazione all'imbarco o il nulla—osta per lo sbarco dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.

A tale scopo il raccomandatario marittimo della nave deve presentare, all'Ufficio Circondariale Marittimo —Sezione Tecnica— apposita istanza in carta legale, in triplice copia, intesa ad ottenere l'autorizzazione o il nulla—osta.

La predetta istanza deve essere presentata almeno con 48 ore di anticipo rispetto al previsto arrivo della nave nelle acque territoriali del Circondario Marittimo di Vasto. Nell'istanza devono essere inseriti i seguenti dati (Allegati n. 30-31):

- nome, indirizzo e recapito telefonico del Raccomandatario marittimo istante;
- nome, nazionalità, stazza lorda della nave;
- se la nave è esentata dal rispetto dei valori massimi dei residui di cisterna in conformità alla Reg. 5.3 (c) od alla Reg. 5.9 (c) dell'Allegato 11 della MARPOL,
- previsto arrivo e partenza della nave e sua destinazione;
- nome tecnico, numero UN, categoria di nocività, quantità totale e cisterne interessate per le sostanze/prodotti da scaricare;
- nome tecnico, numero UN, categoria di nocività, quantità totale e cisterne interessate per le sostanze/prodotti in transito;
- nome tecnico, numero UN e categoria delle sostanza/prodotto contenuta per ultimo nelle cisterne vuote; deve essere altresì indicato se dette cisterne sono pulite e libere da gas o contenenti residui e/o acque di lavaggio o contenenti zavorra pulita
- nome tecnico, numero UN e categoria delle sostanza/prodotto contenuta per ultimo nelle cisterne da caricare; deve essere altresì indicato se dette cisterne sono pulite e libere da gas o contenenti residui e/o acque di lavaggio o contenenti zavorra pulita, dette informazioni devono essere fornite anche per le cisterne non da caricare
- se la nave intende, a seguito dello sbarco, effettuare il lavaggio o il prelavaggio delle cisterne e sbarcare le acque risultanti, identificando le cisterne interessate e la quantità di acqua da sbarcare
- se la nave intende, a seguito dello sbarco, eliminare i residui mediante ventilazione, identificando le relative cisterne interessate; ■ se la nave intende scaricare zavorra pulita
- se la nave richiede l'esenzione dal lavaggio/prelavaggio od altre esenzioni, identificando le relative cisterne interessate

All'istanza devono essere allegati, secondo il caso e sempre che per alcuni documenti non ne sia stata preventivamente depositata la copia presso l'Ufficio Circondariale Marittimo — Sezione Tecnica— le seguenti certificazioni:

- dichiarazione del produttore o del caricatore della merce circa le caratteristiche ed il quantitativo delle sostanze/prodotti; per ciascuna sostanza/prodotto devono essere indicati, in particolare, il nome tecnico (per esteso), la denominazione commerciale, il numero UN, la categoria di nocività; la dichiarazione deve indicare anche il nominativo e il recapito telefonico del personale tecnico del produttore o del caricatore cui far riferimento in caso di emergenza (Allegato n. 32);
  - dichiarazione del Comandante della nave circa l'idoneità delle cisterne e dei relativi impianti destinati a ricevere le sostanze/prodotti, che attesti la presenza a bordo delle dotazioni di pronto soccorso e dei presidi medici specifici per le sostanze quali la nave è abilitata al trasporto, sempre che non sia già pervenuta via fax (Allegato n. 28)
- certificato relativo alle dotazioni di pronto soccorso della nave di cui al D.M. 24.12.1986 — Ministero Sanità —;
- copia della dichiarazione del deposito costiero relativo alla prevista scarica di sostanze/prodotti;
- copia del consenso del ricevitore dei residui e delle acque di lavaggio/prelavaggio — quando necessario — con l'indicazione della destinazione finale degli stessi;
- copia dei certificati indicati nell'Art.41 delle presenti disposizioni.

L'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, a buon esito della documentazione predetta, rilascia l'autorizzazione alla caricazione (Allegato n. 33) il nulla-osta allo sbarco (Allegato n. 34), fissando altresì eventuali ulteriori disposizioni che dovranno essere osservate durante le operazioni; una copia dell'autorizzazione o del nulla-osta sarà consegnata al deposito costiero interessato.

Il raccomandatario marittimo della nave deve, inoltre, informare — possibilmente con il predetto anticipo — l'Ispettore RINA di Pescara ed il Consulente Chimico del porto per i controlli obbligatori delle presenti disposizioni.

# **CAPO VI**

## **DISPOSIZIONI PER LA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO**

### **Articolo 176**

#### **Divieto di scarica in mare**

È vietato, a tutte le navi, ai galleggianti, alle unità da diporto e da pesca, in transito ed in sosta nelle acque territoriali del Circondario Marittimo di Vasto, di versare in mare idrocarburi, miscele contenenti idrocarburi, sostanze indicate nell' Annesso I e Annesso II alla Convenzione MARPOL 73/78, nonché sostanze contenenti uno o più elementi di cui alla tabella A della Legge 31.12.1982 no 979.

### **Articolo 177**

#### **Sorveglianza e controlli**

##### **1. Generalità**

A seguito del rilascio dell'autorizzazione alla caricazione o del nulla-osta allo sbarco, le operazioni relative e quelle di strippaggio, lavaggio o prelavaggio e ventilazione devono essere eseguite nel rispetto delle procedure contenute nel Manuale (P&A Manual) e con l'osservanza delle disposizioni, laddove applicabili, contenute nel Regolamento.

Qualora durante le operazioni insorgano fatti tali che impediscano il rispetto delle procedure suddette, di altre disposizioni vigenti in materia, il Comandante della nave è tenuto a sospendere le operazioni in corso dandone immediata informazione all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto (VHF CH. 16 - Tel. 0873/310340) ed al responsabile del Terminale.

Le operazioni potranno riprendere non appena ripristinate le condizioni operative prescritte o stabilite condizioni alternative a soddisfazione dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, sentito il parere del Servizio Chimico di porto e/o RINA secondo le rispettive competenze.

Il Comandante della nave dovrà assicurare:

- 1 la sorveglianza necessaria durante tutte le operazioni;
2. la presenza di un membro dell'equipaggio qualificato all'effettuazione delle operazioni in argomento, ai sensi della normativa vigente (STCW 78);
3. che le manichette di collegamento con il terminale abbiano lunghezza sufficiente a permettere i normali movimenti della nave;
4. che gli ombrinali di coperta siano tappati e stagni per evitare eventuali colaggi in mare e che siano sistemate, sotto le connessioni delle manichette, delle ghiotte adatte ad accogliere eventuali perdite di prodotto, ai "manifold" dovranno essere sempre pronti all'uso due (2) estintori e due (2) manichette complete di spingarda e/o boccalino;
5. che sia possibile in ogni momento e circostanza, arrestare prontamente le operazioni in corso;
6. che sia provveduto immediatamente alla eventuale bonifica delle sostanze sparse in coperta;
7. la continua vigilanza degli impianti di bordo utilizzate nelle succitate operazioni, dell'assetto della nave e dell'ormeggio;
8. che i mezzi di protezione individuale siano prontamente utilizzabili in caso di necessità;
9. la continua e costante presenza a bordo di personale sufficiente a garantire una eventuale manovra di emergenza.

Il Terminale dovrà assicurare che nessuna operazione, abbia inizio se non previa autorizzazione da parte dell'Autorità Marittima e dopo le formalità di compilazione in triplice copia ed in contraddittorio con il Comando nave della CHECK LIST (Allegato n. 35) le cui copie saranno così distribuite:

- Originale: Terminale e/o deposito costiero;
- Copia: Comando Nave;
- Copia: Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.

## 2. **Controlli da effettuare in conformità all'Allegato II alla MARPOL 73/78**

Allo scopo di assicurare che le navi e le procedure da esse adottate per le operazioni connesse con la discarica soddisfino le norme dell'Allegato II alla MARPOL 73/78 e della connessa normativa, saranno eseguiti i controlli e le ispezioni previste dalle PROCEDURE. Le funzioni di controllo di cui alla Reg.8 dell'Allegato II ed alle PROCEDURE sono assolte dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.

Gli accertamenti tecnici sono eseguiti dal RINA per quanto concerne l'idoneità della nave e i relativi impianti e apparecchiature e dal Consulente Chimico del porto per quanto riguarda i problemi connessi alle caratteristiche delle sostanze, all'analisi chimica degli effluenti, alla valutazione dello stato di strippaggio delle cisterne allo stato di inertizzazione delle cisterne e quant'altro necessario.

Al termine di detti accertamenti i tecnici che li hanno eseguiti rilasceranno, per le parti di competenza, una dichiarazione circa l'esito dei controlli stessi da consegnare all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.

## 3. **Controllo della documentazione di bordo**

L'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto verifica:

- a) la validità dei certificati delle presenti disposizioni, la loro corretta compilazione e l'avvenuta effettuazione delle visite dovute;
- b) che le sostanze trasportate siano incluse negli appropriati elenchi delle sostanze/prodotti che la nave può trasportare e che siano contenuti nelle previste cisterne;
- c) sul Registro del Carico (CARGO RECORD BOOK):
  - che siano aggiornate le registrazioni;
  - se la nave ha lasciato il porto/i precedente/i con i residui di "sostanze liquide nocive" che non potevano essere scaricate a mare (la relativa annotazione sul Registro del carico deve risultare, se richiesto, debitamente convalidata dall'Autorità Marittima competente del porto/i di provenienza);
  - che siano state ottemperate eventuali prescrizioni sotto le quali la nave era stata autorizzata a lasciare l'ultimo porto di discarica;
- d) che il Manuale sia approvato dall' Autorità competente.

## 4. **Controlli relativi allo sbarco, allo strippaggio, lavaggio e prelavaggio delle cisterne.**

È facoltà dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto di procedere a controlli occasionali secondo le modalità che saranno stabilite caso per caso; devono comunque essere eseguiti i seguenti CONTROLLI OBBLIGATORI:

### 1. **SOSTANZE DI CATEGORIA A**

- a) controlli relativi al lavaggio delle cisterne secondo quanto specificato alla Reg. 8.3 dell'Allegato II;
- b) controlli relativi al prelavaggio delle cisterne secondo quanto specificato dalla Reg. 8.4 dell'Allegato II;

### 2. **SOSTANZE DI CATEGORIA B - C**

- a) controlli relativi ai provvedimenti alternativi per ridurre i residui del carico in cisterna ai valori prescritti dalla regola 5 dell'Allegato II alla MARPOL 73/78, quando la scaricazione non può essere eseguita secondo le procedure specificate nel Manuale.

A seguito di detti controlli l'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto convalida le annotazioni apposte sul REGISTRO DEL CARICO secondo quanto indicato all'art. 47 delle presenti disposizioni.

### **Articolo 178** **Vidimazioni del Registro del Carico**

L'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto convalida, sul REGISTRO DEL CARICO, le seguenti annotazioni:

- 1 Annotazioni dell'esenzione del prelavaggio di cui alla Reg. 8.21) e 8.51) dell'Allegato II (Sezione J del Registro del Carico);
- 2 Annotazione relativa al lavaggio delle cisterne che abbiano contenuto sostanze di categoria A di cui alla Reg. 8.3 dell'Allegato II (Sezione K del Registro del Carico);
- 3 Annotazione relativa al prelavaggio delle cisterne che abbiano contenuto sostanze di categoria A di cui alla Reg. 8.4 dell'Allegato II (Sezione J del Registro del Carico);
- 4 Annotazioni relative ai provvedimenti alternativi adottati per la scarica di sostanze di Categoria B o C.

In aggiunta a quanto sopra, l'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto convalida il Registro di Carico ogni qualvolta abbia ispezionato una nave dopo che sostanze di Categoria A, B, C o D siano state scaricate, strippate o la cisterna prelavata in accordo al MANUALE (Sezione J del Registro del Carico).

### **Articolo 179** **Obblighi dei depositi costieri**

Il responsabile del deposito costiero e dei relativi terminali che riceve o spedisce prodotti chimici deve consegnare all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, per ogni sostanza, prodotto movimentato ed in transito una "SCHEDE TECNICA" contenenti le seguenti informazioni:

1. denominazione chimica e commerciale, sinonimi, formula, chimica di struttura, numero UN, categoria di nocività/tossicità, frasi di rischi e consigli di prudenza;
2. caratteristiche chimico — fisiche,(categoria di infiammabilità ai sensi del D.M. 31.07.34) compresa la reattività e la temperatura stabilita per la movimentazione;
3. pericoli per la salute della persona (caratteristiche tossicologiche);
4. mezzi protettivi da usare in caso di emergenza;
5. azioni da intraprendere in caso di spandimento, colaggio ed emissione in atmosfera;
6. modalità di estinzione incendi e mezzi estinguenti adeguati e controindicati;
7. modalità di disinquinamento e mezzi adeguati e controindicati;
8. criteri decontaminazione, interventi di pronto soccorso e medicinali specifici e controindicati;
9. numero telefonico e nominativo della/e di persona/e da contattare in caso di emergenza;

ogni altra notizia utile al fine di prevenire o contenere situazioni di pericolo per la collettività, le installazioni e l'ambiente.



Copia della "SCHEDA TECNICA" deve essere tenuta a disposizione del personale del Deposito Costiero, del Dipartimento di Emergenza della Unità Sanitaria Locale e del Comando Provinciale dei VV. FF.

La "SCHEDA TECNICA" deve essere prontamente aggiornata qualora necessiti di aggiornamenti dettati dall'evoluzione tecnologica e dalla normativa.

### **Articolo 180**

#### **Misure di prevenzione durante la discarica/caricazione**

Le Società esercenti depositi costieri di oli minerali o comunque di prodotti liquidi di cui all'Allegato A della Legge 31.12.1982 n.979, nonché agli allegati degli annessi I e II della MARPOL 73/78, hanno l'obbligo di assicurare un servizio di sorveglianza ai fini della prevenzione dell'inquinamento con mezzi idonei al contenimento, alla raccolta ed al disinquinamento del prodotto che dovesse cadere in mare.

I ricevitori ed i caricatori dei prodotti di cui all'art. 134 devono mantenere in perfetta efficienza gli impianti e le installazioni a terra curando, in particolare, che lo stato di manutenzione e pulizia sia tale da non creare alcun impedimento alla sicura esecuzione delle operazioni commerciali.

L'accosto deve essere dotato delle sistemazioni e dei mezzi (oleodotti, manichette, flessibili o altri dispositivi di analogo impiego, parabordi, boe, briccole, segnalamenti marittimi, ecc.) necessari per il normale svolgimento delle operazioni, nonché di adeguate attrezzature di sicurezza per l'immediato intervento in caso d'emergenza antincendio, antinfortunistica ed antinquinamento.

In particolare è necessario:

1. impiegare nel caso di travaso di liquidi combustibili ed infiammabili, manichette di carico e scarico che siano costituite da tubi flessibili inattaccabili dai liquidi da travasare in modo da evitare qualsiasi spandimento dei liquidi sia a mare che sul pontile e che, inoltre, siano di lunghezza sufficiente a permettere movimenti all'ormeggio della nave e opportunamente sospese a mezzo imbracature o collari di legno o altri materiali anti-scintilla, al fine di evitare che prendano volta e si logorino contro draglie, candelieri od altro. In caso di pericolo, le manichette devono staccarsi immediatamente. Le manichette devono essere dotate di schede in cui sono annotate tutte le caratteristiche della manichetta stessa, le ore di funzionamento, le prove ed i controlli a cui è stata sottoposta, nonché le date dei collaudi semestrali;
2. fare accertare, di volta in volta, dal proprio personale tecnico, che il collegamento tra le tubazioni a terra venga effettuato solo dopo che le tubazioni stesse siano state messe elettricamente a terra mediante apposite installazioni. Del pari, i diversi elementi di manichette flessibili devono essere analogamente collegati elettricamente tra loro e con la presa di terra;
3. predisporre nei punti di allacciamento per gli sbocchi terminali degli oleodotti con le manichette, l'innesto di un efficiente manometro tarato per un carico di pressione almeno doppio di quello normale di esercizio; assicurarsi che siano in atto le disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento delle acque da prodotti chimici pericolosi e sostanze liquide nocive in conformità a quanto prescritto dalla normativa vigente in materia. Il Deposito Costiero dovrà altresì mantenere fra le proprie dotazioni di sicurezza ed emergenza un numero idoneo di panne galleggianti, per una lunghezza totale pari a quella delle navi che effettuano operazioni commerciali, da utilizzare su

disposizione della Autorità Marittima in funzione della tipologia di carico trasportato e sistemate in modo tale da essere facilmente posizionate e recuperate.

Più specificatamente devono essere adottate le seguenti misure:

- durante la permanenza in porto di una nave cisterna e nel corso delle operazioni di carico/scarico dovrà essere predisposto e mantenuto uno sbarramento costituito da panne galleggianti di lunghezza adeguata alla nave, collocate in modo da contenere un eventuale spandimento di prodotti che accidentalmente potrebbero essere versati in mare. Lo sbarramento di panne dovrà essere stabilmente ancorato alla banchina con agganci che ne permettano il movimento verticale, nel corso delle escursioni di marea; tra la nave e la linea di panne dovrà essere lasciato costantemente spazio adeguato.

PRODOTTO norme I.M.O./Ma 01 73/78		BANCHINA DI PONENTE PANNE GALLEGGIANTI
CATEGORIA C	Solubilità alta	NO
	Solubilità media	SI
CATEGORIA D	Solubilità bassa	SI
	Non Solubile	SI

In casi specifici, sentito il parere, del Consulente Chimico del porto e secondo la particolare tipologia dei prodotti in transito, la tabella di cui sopra potrà variare.

- deve essere predisposto ed attuato un servizio di sorveglianza continua effettuato dal personale della società esercente il deposito costiero che sia idoneo a fronteggiare almeno inizialmente qualunque emergenza e sia addestrato sulle più comuni tecniche di disinquinamento;
  - la società ECOFOX S.r.l. durante le operazioni commerciali dovrà disporre del seguente materiale pronto all'uso in ambito portuale:
    - almeno 400 Kg. di prodotto disperdente di qualità rispondente ai prodotti autorizzati dal Ministero dell'Ambiente;
    - materiale assorbente per la raccolta di piccole quantità di prodotto sversato.
4. le società concessionarie che imbarcano/sbarcano liquidi infiammabili sono tenute, inoltre, a predisporre ed aggiornare un piano di emergenza di primo intervento, che dovrà essere sottoposto preventivamente all'approvazione dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, per il caso di incendi e sinistri (quali scoppi e spargimenti anche di prodotti tossici consentiti ecc.) che dovessero accadere sulla banchina ovvero alle navi ormeggiate.

Il piano deve prevedere la costituzione di una squadra antinquinamento/antincendio, la quale dovrà essere convenientemente istruita ed addestrata ed avrà il compito di assistere alle operazioni di scarico. Anche del predetto piano di emergenza due copie devono essere consegnate all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto ed una copia al Comando dei VV.FF. Detta squadra di emergenza dovrà stazionare permanentemente sul posto durante tutto il corso delle operazioni di sbarco.

Lo sversamento della "zavorra segregata" quale definita dall'Allegato I alla MARPOL 73/78 e dall'art. 134 delle presenti disposizioni non è soggetta al divieto predetto, mentre è soggetta al divieto del presente articolo la "zavorra pulita" quale definita dall'Allegato I alla MARPOL 73/78 e del medesimo articolo delle presenti disposizioni.

Al verificarsi dell'inquinamento, ferma restando la responsabilità di chi l'ha causato, il Comando di bordo ed il responsabile del terminale devono adoperarsi, con i propri mezzi e con quelli disponibili in porto, per la bonifica delle acque portuali e circostanti. Identico intervento di bonifica è richiesto nel caso di spandimento di liquido inquinante sulla banchina.

A carico del responsabile sono anche le spese per la pulizia della banchina.

È comunque vietato l'impiego di prodotti chimici disinquinanti o disperdenti senza la preventiva autorizzazione della Autorità Marittima.

L' Autorità Marittima, si riserva, infine, di applicare tutte le procedure e gli interventi di bonifica previsti nei vigenti piani locali d'emergenza ed i piani di pronto intervento per la difesa del mare.

### **Articolo 181**

#### **Stazioni di ricezione**

Fermo restando l'obbligo di soddisfare le vigenti norme in materia di smaltimento dei rifiuti emanate dalla Regione Abruzzo, le stazioni di ricezione dei rifiuti del carico, delle acque di lavaggio delle cisterne del carico e delle acque di zavorra inquinate da tali residui, debbono attenersi a quanto indicato nelle "GUIDELINES ON THE PREVISION OF ADEQUATE RECEPTION FACILITIES IN PORTS" approvate dall'IMO.

I residui delle sostanze/prodotti e le relative acque di lavaggio o prelavaggio e le acque di zavorra inquinate da tali residui possono essere scaricati, oltre che in impianti fissi di ricezione, anche in contenitori mobili e bettoline alle condizioni di seguito riportate:

1. sbarco in contenitori mobili (ossia un serbatoio munito di equipaggiamento strutturale per la sua movimentazione e fissaggio al mezzo di trasporto oppure un veicolo stradale):
  - a) quando i liquidi in argomento sono destinati al recupero e/o lavorazione il ricevitore può richiedere che alle condizioni connesse si applichino le norme vigenti in materia di sbarco, trasporto di merci pericolosi allo stato liquido.  
In ogni caso il ricevitore, con congruo anticipo di tempo rispetto alla data prevista per le operazioni di sbarco dei liquidi in argomento, deve presentare all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto una relazione dettagliata sulla procedura che intende adottare.  
L'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, eseguite le verifiche del caso, potrà concedere il nulla—osta allo sbarco stabilendo eventuali precauzioni e modalità integrative da rispettare.
  - b) quando i liquidi in argomento sono destinati ad impianti per lo smaltimento/trattamento/innocuizzazione, si applicano le norme relative di cui al D.P.R. IO09-1982, n. 915. In particolare dovrà essere esibita l'autorizzazione rilasciata dalla Regione Abruzzo al trasporto dei liquidi in argomento, in regolare corso di validità.

#### 2. Scarico su bettoline.

L'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto è competente ad autorizzare l'impiego. A tale fine gli interessati dovranno sottomettere al predetto Ufficio la documentazione relativa alle procedure e sistemi che intendono adottare.

Il ricevitore è, comunque, responsabile di tutte le operazioni inerenti la ricezione, conservazione e destinazione finale dei residui, delle acque di lavaggio/prelavaggio e delle zavorre inquinate accettate nei propri impianti, siano essi fissi o mobili. I ricevitori dei liquidi predetti devono rilasciare, per iscritto, il consenso alla ricezione. In detto consenso deve essere annotata la destinazione finale dei liquidi in questione.

All'Ufficio Circondariale Marittimo  
Sezione Tecnica  
VASTO

**DOMANDA DI APPRODO**

Il sottoscritto (1) ..... nella qualità di  
(2) ..... avendo chiesto l'autorizzazione di approdo  
per la nave sotto indicata, in previsto arrivo per il giorno ..... alle ore .....,  
come previsto dal "Regolamento per la disciplina del servizio marittimo e degli accosti nel porto di  
Vasto" dichiara quanto segue:

**I - NAVE**

(\*) Tipo ..... (\*) Nome .....

(\*) T.s.n. .... (\*) T.s.l. .... (\*) Tonn. Portata Lorda .....

(\*) Pescaggio Prora ..... (\*) Pescaggio Poppa .....

Proveniente da ..... Bandiera .....

Agente Raccomandatario (1) .....

residente in ..... Via ..... n. ....

Tel. ....

(\*) La nave è caricata di Tonnellate Metriche ..... di .....

.....

(\*) La nave è vuota /non è lavata/ degassificata / bonificata

L'ultimo carico trasportato è stato di Tonnellate Metriche di .....

.....

Data dell'operazione ..... mezzi usati per lavaggio -degassificazione - bonifica

.....

.....

Durata presunta della sosta .....

Ormeggio richiesto .....

Altre informazioni utili:

a) .....

b) .....

II . MOTIVO DELL' APPRODO

(\* ) a) per caricare/scaricare (4) Tonnellate Metriche ..... di .....

.....

.....

(\* ) Nome del ricevitore o caricatore dei loro eventuali rappresentanti o mandatari .....

.....

(\* ) b) per eseguire le seguenti riparazioni .....

.....

(\* ) c) per sosta inoperosa: motivo (5) .....

Vasto, .....

Timbro e firma

.....

\*\*\*\*\*

- 1) Nome e Cognome
- 2) Armatore, agente, raccomandatario, ecc.;
- 3) Specificare i singoli prodotti nelle cisterne secondo quanto prescritto all'art. 2 del Regolamento, in lingua italiana o inglese o francese;
- 4) Cancellare l'operazione non ricorrente;
- 5) Motivo della sosta: disarmo, attesa ordini, bacino, ecc.

NOTA

L'entrata della nave in porto non sarà concessa fino a quando non siano almeno noti i dati contrassegnati con l'indicazione (\*)

ELENCO DI CONTROLLO PER LE NAVI

A. IDENTIFICAZIONE DELLA NAVE

Nome della nave: ..... Proprietario: ..... Anno di costruzione: .....

Bandiera: ..... Nominativo internazionale: ..... Stazza lorda: .....

Porto di iscrizione: ..... Lunghezza fuori tutto: .....

Società di classificazione: .....

Classe: ..... Scafo: ..... Macchine: .....

Impianto di propulsione: ..... Potenza: .....

Agente: .....

Pescaggio: ..... Prua: ..... Centrale: ..... Poppa: .....

Volume/massa del carico pericoloso e inquinante: .....

## B. INSTALLAZIONI DI SICUREZZA

	In buono stato di funzionamento		
	Si	No	Deficienze
<b>1. Costruzione e attrezzatura tecnica</b>			
Motori principali e ausiliari	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Dispositivo per timone principale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Dispositivo per timone ausiliario	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Dispositivo per l'ancora	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Sistema antincendio permanente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Sistema di gas inerte (se disponibile)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
<b>2. Attrezzatura di navigazione</b>			
Caratteristiche di manovra disponibili	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Primo dispositivo radar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Secondo dispositivo radar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Bussola giroscopica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Bussola magnetica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Radiogoniometro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Ecoscandaglio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Altre apparecchiature elettriche per la determinazione della posizione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
<b>Apparati radio</b>			
Impianto di radiotelegrafo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Impianto di radiotelefono (VHF)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....

## C. DOCUMENTI

	Certificati/documenti validi a bordo		
	Si	No	Deficienze
Certificato di sicurezza previsto per la costruzione per navi da carico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato di sicurezza dotazioni per navi da carico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato radiotelegrafo per navi da carico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato radiotelefono per navi da carico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato di bordo libero	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato di classe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato di assicurazione contro i rischi d'inquinamento (CLC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato di conformità alla SOLAS relativo alle merci pericolose	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato di sicurezza per le navi passeggero	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Registro degli idrocarburi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato (internazionale) di idoneità al trasporto di prodotti chimici alla rinfusa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato (internazionale) di idoneità al trasporto di gas liquidi alla rinfusa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato (internazionale) di prevenzione contro l'inquinamento da idrocarburi (certificato IOPP)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....



Certificato (internazionale) di prevenzione contro l'inquinamento per il trasporto di sostanze nocive liquide alla rinfusa

.....

**D. COMANDANTE ED EQUIPAGGIO A BORDO**

	Titolo professionale di idoneità (descr. dettagliata e n.)		rilasciato da (autorità competente)	a località/paese)
	Si	No		
Comandante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....
Primo ufficiale di coperta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....
Secondo ufficiale di coperta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....
Terzo ufficiale di coperta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....
Direttore di macchina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....
Primo ufficiale di macchina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....
Secondo ufficiale di macchina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....
Terzo ufficiale di macchina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....
Addetto alle comunicazioni Radio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....
Totale altri componenti equipaggio, di cui:	<b>in coperta:</b>		<b>in sala macchine:</b>	
	.....		.....	
Pilota di altura preso a bordo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....	.....

.....  
Data

.....  
Firma del Comandante e, in caso di suo impedimento di chi lo sostituisce

## NOTE

### Modalità di compilazione

(1) i GDO (gruppi data - orario) devono essere indicati con un gruppo di sei cifre, le prime due indicanti la data e le ultime quattro l'ora espressa in UTC (tempo universale coordinato).  
*Es.: 130800UTC*

(2) deve essere indicata la velocità media prevista per il viaggio, o quella al momento del rapporto di incidente, espressa da un gruppo di tre cifre indicanti i decimi di nodo  
*Es.: F/157*  
Per indicare una velocità media di 15,7 nodi.

(3) porto di partenza o destinazione / codice nazione

(4) il piano di rotta deve essere espresso riportando le coordinate geografiche dei successivi punti di accostata - contraddistinti da un gruppo di quattro cifre e da una lettera, indicanti i gradi (prime due cifre) e i primi (ultime due cifre) di latitudine N (nord) o S (sud) e da un gruppo di cinque cifre e da una lettera indicanti i gradi (prime tre cifre) e i primi (ultime due cifre) di longitudine E (est) o W (ovest), ciascun punto separato dal seguente per mezzo del carattere "p".  
*Es.: L/4200N 01342E/4156N 01215E/3857N 00304E/3602N 00512W*

(5) deve essere indicato il pescaggio nelle condizioni di massima immersione consentita, espresso in centimetri con un gruppo di quattro cifre.  
*Es.: O/1250*

(6) tipologia di trasporto:

A) alla rinfusa (specificare il numero delle stive o delle cisterne caricate),

B) in colli specificare se:

- 1) in colli posti in "unità di trasporto" o su "carrelli" o in contenitori su carrelli;
- 2) in contenitori con solidi alla rinfusa;
- 3) in contenitori intermedi;
- 4) in contenitori cisterna;
- 5) in veicoli cisterna stradali;
- 6) in veicoli ferroviari;
- 7) in veicoli stradali che contengono solidi alla rinfusa;
- 8) in veicoli ferroviari che contengono solidi alla rinfusa;
- 9) in chiatte che contengono solidi alla rinfusa.

Riportare i marchi di identificazione dei colli, dei contenitori e dei veicoli.

*Es.: P / 1 / METHACRYLIC ACID /*

*2 / UN 2531 /*

*3 / D /*

*4 / SEAMAR SRL GENOVA / SIG. ROSSI 010 - 245678 /*

*5 / COLLI 1-2-3-4-5 CONTENITORE SU CARRELLI /*

*6 / 1200 /*

(7) lunghezza fuori tutto in metri

*Es. U / 214*

(8) i dati statici devono essere indicati almeno la prima volta che una nave venga riportata nel sistema. Gli stessi possono essere omessi se riguardano navi che rientrano regolarmente nella sfera di applicazione del sistema;

(9) eventuali notizie riguardanti la navigazione, il carico, le condizioni generali della nave, ecc.. Nei rapporti di incidente, ove necessario, comprendere una breve descrizione dell'evento e di altre navi coinvolte nell'incidente o nelle operazioni di assistenza o salvataggio.

ALLEGATO 27

<b>FORMATO DEL RAPPORTO DALL'AGENTE MARITTIMO AL COMANDO DI PORTO</b>				
<i>(Campi richiesti)</i>				
<i>Nome di sistema</i>	<i>Identificativo agente</i>	<i>Numero progressivo annuale</i>	<i>Mese</i>	<i>Anno</i>
<b>HAZMAT</b>				
	<i>Nome della nave</i>		<i>Nominativo internazionale</i>	
<b>A</b>				
	<i>GDO di partenza (1)</i>			
<b>B</b>	<b>UTC</b>			
	<i>Velocità (2)</i>			
<b>F</b>				
	<i>Porto di partenza (3)</i>		<i>Latitudine e longitudine (4)</i>	
<b>G</b>				
	<i>Porto di destinazione (3)</i>		<i>Latitudine e longitudine (4)</i>	
			<i>GDO previsto arrivo (1)</i>	
<b>I</b>			<b>UTC</b>	
	<i>Piano di rotta previsto</i>			
	<i>Latitudine e longitudine 1° punto accostata (4)</i>	<i>Latitudine e longitudine 2° punto accostata (4)</i>	<i>Latitudine e longitudine 3° punto accostata (4)</i>	<i>Latitudine e longitudine n° punto accostata (4)</i>
<b>L</b>				
	<i>Pescaggio massimo (5) (8)</i>			
<b>O</b>				
	<i>Denominazione tecnica corretta prodotto trasportato</i>			
<b>P/1</b>				
	<i>Numero NU</i>			
<b>2</b>				
	<i>Classe pericolosità OMI o categoria MARPOL</i>			
<b>3</b>				
	<i>Nominativi e recapiti fabbricanti merci o prodotti, o dei destinatari o degli spedizionieri</i>			
<b>4</b>				
	<i>Tipologia di trasporto (6)</i>			
<b>5</b>				
	<i>Quantità</i>			
<b>6</b>				
	<i>Generalità e recapiti armatore o agente della nave</i>			
<b>T</b>				
	<i>Lunghezza F.T. (7)</i>		<i>Tipo della nave (8)</i>	
<b>U</b>				
	<i>Note (9)</i>			
<b>X</b>				

DICHIARAZIONE DEL COMANDANTE DELLA NAVE  
(MASTER'S STATEMENT)

Il sottoscritto Comandante della Nave .....  
(I undersigned Master of M/T)  
di bandiera ..... di TSL ..... di TSN .....  
(flag) (GRT) (NRT)  
di portata lorda tonn. ....  
(DWT)

Dichiara quanto segue:  
(States as follows)

- a) sono a conoscenza delle norme di cui all'Ordinanza relativa all'approdo delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido o gassoso;  
(I am acquainted of rules concerning the vessel's calls which carry dangerous cargo in bulk)
- b) tutte le sistemazioni di bordo concernenti la caricazione / scarica sono pronte ed efficienti;  
(All vessel's equipments concerning loading / discharge are ready and efficient)
- c) i servizi di sicurezza della nave e di pronto soccorso per le persone in condizioni di piena efficienza e pronti all'impiego;  
(Safety servic of the vessel and first-aid for the people are in full efficiency and ready for using)
- d) che prima dell'inizio delle operazioni saranno eseguite in particolare le ispezioni preliminari di cui all'art. 31 del Regolamento e sarà provveduto a redigere la lista di controllo di cui all'art.4 dello stesso.  
(That before starting operation will be carried out, particularly, preliminaries inspections of which to article 31 of rule and it will be arranged to fill up the checking list as per article 4 of the same)

Il sottoscritto si impegna a portare a conoscenza immediata dell'Autorità Marittima qualunque circostanza che possa compromettere la sicurezza della nave ed eventuali avarie agli organi meccanici di bordo che possano influire sul ritmo delle operazioni di caricazione/scarica e sulla efficienza degli impianti di bordo (macchine motrici, pompe, impianti antincendio, ecc.)  
(The undersigned master of \_\_\_\_\_ binds himself to inform the Harbour Authorities about any circumstance which can involve the vessel's safety and eventually damage to mechanical equipment that could affect the loading/discharge operations and the efficiency of vessel's equipments such as engine, pumps, firefighting system, etc.)

Vasto, .....

Il Comandante  
MASTER

Nome, cognome e firma .....  
(name, surname and signature)

Visto dell'Autorità Marittima  
Timbro

Data e ora .....

**FAC-SIMILE DEL MESSAGGIO DA FAR PERVENIRE ALL'AUTORITA' MARITTIMA CON ALMENO 48 ORE DI ANTICIPO RISPETTO AL PREVISTO ARRIVO NELLE ACQUE DI SUA GIURISDIZIONE (ART. 42 ORDINANZA)**

*(MESSAGE TO BE FORWARDED TO THE HARBOURMASTER AT LEAST 48 HOURS BEFORE EXPECTED TIME OF ARRIVAL ETA IN THE WATERS UNDER IT JURISDICTION (SEE SECTION 43 OF THE PROVISION))*

DA M/C AMBASSADOR  
*(FM M/T AMBASSADOR)*

A CIRCOMARE VASTO  
*(TO CIRCOMARE VASTO)*

Nave/Nominativo inter.le/nome/bandiera/lunghezza fuori tutto/stazza lorda/portata lorda/anno costruzione//  
*(Ship/Call Sign/Name/flag/lenght overall/Gross Tonnage/deadweight/date of building//)*

Arrivo/ ETA al pilota o in rada/immersione in rada  
*(Arrival/ETA Pilot or Anchorage/Draught at arrival//)*

Carico/nome tecnico/numero UN/quantità totale/da caricare o scaricare//  
*(Cargo/technical name/NU number/Quantity/to be loaded or discharged//)*

Certificati MARPOL/tipo/data e luogo rilascio/data e luogo ultima ispezione/validità//  
*(MARPOL Certificates/type/date and place of issue/date and place of last survey/ expiration date//)*

Memorandum Parigi/data/luogo e rilievi ultima ispezione// (\*)  
*(Paris Memorandum/date/place and remarks of last survey// (\*))*

Note/ogni altra notizia relativa a deficienze scafo, apparato motore, organi governo, dotazioni sicurezza//  
*(Remarks/any defect of hull, machinery, steering gear and safety equipments//)*

IL COMANDANTE \_\_\_\_\_  
MASTER \_\_\_\_\_

(\*) Indicare "negativo" nel caso in cui la nave non sia stata sottoposta a visita nel corso degli ultimi 6 mesi  
*(Write "negative" if the ship has not been subjected to survey during the last six months)*

**ESEMPIO – EXAMPLE**

TO CIRCOMARE VASTO

SHIP/MOTORSHIP/ZQAN/AMBASSADOR/PANAMA/97.8/3500/1300//

ARR/150800GMT/ANCHORAGE VASTO ROAD/ 5.80 EVEN KEEL//

CARGO/SULPHURIC ACID SPENT/1832/3500/TO BE UNLOADED//

CERT/ICOF/151096/BOSTON/201097/LIVORNO//

MOU/091097/GENOVA/NO REMARKS//

MASTER OF MOTORSHIP AMBASSADOR

## ALLEGATO 30

### All'UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO Sezione Tecnica VASTO

Il sottoscritto ..... con sede in .....

Via ..... Tel. .... fax .....

Raccomandatario Marittimo (N° ..... elenco) della nave .....

di bandiera ..... Stazza Lorda ..... Stazza Netta .....

prevista arrivare il ..... alle ore .....

e prevista partire il ..... alle ore .....

#### CHIEDE

l'autorizzazione alla caricazione e trasporto via mare su detta nave con destinazione ..... delle sostanze liquide nocive/prodotti chimici pericolosi di seguito specificate:

Cisterna N°	Sostanza/ Prodotto da movimentare				Situazione cisterna *	Sostanza contenuta per ultima		
	Nome Tecnico	Numero UN	Categoria	Quantità (t)		Nome Tecnico	Numero UN	Categoria

\* Se vuota, pulita in accordo al Manuale e libera da gas indicare 1 ; se con residui o acque di lavaggio da scaricare alla stazione di ricezione indicare 2 ; se con zavorra pulita indicare 3 .

Dette informazioni devono essere indicate anche per le cisterne non da caricare.

Dichiara che le cisterne sotto elencate contengono sostanze/prodotti in transito come di seguito indicato.

Cisterna N°	SOSTANZA			
	Nome Tecnico	Numero UN	Categoria	Quantità (t)

Allega: (deppennare ciò che non viene allegato)

1. Dichiarazione del produttore della merce (in triplice copia) circa le caratteristiche ed il quantitativo delle sostanze / prodotti da caricare;
2. Dichiarazione del Comandante circa l' idoneità delle cisterne e dei relativi impianti destinati a ricevere le sostanze / prodotti da caricare o scaricare nonché attestante che la nave è fornita delle dotazioni di pronto soccorso previste;
3. Copia dei certificati richiesti dall' Allegato II alla MARPOL 73/78.

DATA .....

FIRMA .....

ALL'UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
Sezione Tecnica Vasto

Il sottoscritto..... con sede in .....  
Via ..... Tel. .... fax .....  
Raccomandatario Marittimo (N° ..... elenco) della nave .....  
di bandiera ..... GT ..... Tsn .....  
prevista arrivare il ..... alle ore .....  
e prevista partire il ..... alle ore .....

CHIEDE

Il nulla osta alla scarica delle sostanze liquide nocive/prodotti chimici liquidi pericolosi di seguito specificati, all'effettuazione del lavaggio o prelavaggio, sbarco alle stazioni di ricezione dei residui e relative acque di lavaggio/prelavaggio, ed all'effettuazione della ventilazione o l'esecuzione dal prelavaggio come di seguito indicato.

Cisterna N°	Sostanza/ Prodotto da movimentare				Lavaggio Prelavaggio sbarco residui e relative acque (1)	Esenzione del Lavaggio/ Prelavaggio (2)	Ventilazione (3)
	Nome Tecnico	Numero UN	Categoria	Quantità (t)			

1 compilare solo se previsto lavaggio o prelavaggio e sbarco alle stazioni di ricezione dei residui e relative acque lavaggio e prelavaggio, indicare anche la quantità totale di residui.  
2 compilare solo se richiesta esenzione del prelavaggio.  
3 compilare solo se prevista eliminazione dei residui mediante ventilazione in accordo al Manuale.

Dichiara che le cisterne sotto elencate contengono sostanze / prodotti in transito come di seguito indicato.

Cisterna N°	SOSTANZA			
	Nome Tecnico	Numero UN	Categoria	Quantità (t)

Allega: (depenare ciò che non viene allegato)

4. Dichiarazione del produttore della merce (in triplice copia) circa le caratteristiche ed il quantitativo delle sostanze/ prodotti da caricare;
5. Dichiarazione del Comandante circa l' idoneità delle cisterne e dei relativi impianti destinati a ricevere le sostanze/ prodotti da caricare o scaricare nonché attestante che la nave è fornita delle dotazioni di pronto soccorso previste;
6. Copia dei certificati richiesti dall' Allegato II alla MARPOL 73/78.

DATA.....

FIRMA .....

**DICHIARAZIONE DEL PRODUTTORE**  
*(MANUFACTURER'S STATEMENT)*

Produttore ed indirizzo ..... <i>(Manufacturer and address)</i>	Caricatore ed indirizzo ..... <i>(Shipper and address)</i>
Destinazione ..... <i>(Place of delivery)</i>	Porto di sbarco ..... <i>(Discharging port)</i>
Nome tecnico <i>(Technical name)</i>	
Nome commerciale <i>(Commercial name)</i>	
Numero UN <i>(UN number)</i>	
Categoria di nocività <i>(Pollution category)</i>	
Punto di infiammabilità <i>(Flash point)</i>	°C
Punto di fusione <i>(Melting point)</i>	°C
Viscosità a 20°C <i>(Viscosity at 20°C)</i>	mPa.s.
Temperatura a <i>(Temperature at)</i> 25 mPa.s.	°C
Temperatura a <i>(Temperature at)</i> 60 mPa.s.	°C
Pressione a vapore a <i>(Vap. Pressure at)</i> 20°C	
Rischio primario <i>(First hazard)</i>	
Rischio secondario <i>(Second hazard)</i>	
Quantità <i>(Quantity)</i>	Tonnellate      Mc.
In caso di emergenza contattare <i>(In emergency case to contact)</i>	
Nome / Cognome <i>(Name / Surname)</i> .....	
Telefono <i>(Telephone)</i> .....	
Telex .....	
Medicinali da usare <i>(Drug to use)</i>	Medicinali da NON usare <i>(Drug don't use)</i>
.....	
1. Nome e quantità stabilizzante aggiunto <i>(Name and amount of stabilizer added)</i>	
2. Quando è stato aggiunto e sua efficacia <i>(Date stabilizer was added and duration of effectiveness)</i>	
3. Temperatura che limita l'efficacia dello stabilizzante <i>(Any temperature limitations qualifying the stabilizer's effective lifetime)</i>	
4. Interventi da eseguire qualora il prodotto diventi instabile nel viaggio <i>(Action to be taken in case the product become instable during the voyage)</i>	

DATA ..... Nome, cognome e firma .....  
(Date) (name, surname and signature)

La presente scheda tecnica è stata consegnata:  
 - Al dipartimento di emergenza della ASL..... di Vasto alle ore ..... del .....  
 - Al comando provinciale VV:FF alle ore ..... del .....



Cisterna N°	SOSTANZA			
	Nome Tecnico	Numero UN	Categoria	Quantità (t)

1. deve essere osservato, quanto indicato nel "Regolamento di Sicurezza Portuale", laddove applicabile;  
*(Must be observed whot appearing on "Safety Port Rules", whereas applicable;)*
2. debbono essere osservate le norme contenute nelle "Disposizioni" approvate con l'Ordinanza predetta;  
*(There are to be complied with the requirements contained in the Previsions approved by the Ordinance before specified)*
3. debbono essere osservate, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nel "MANUALE DI CARICAZIONE E STABILITÀ" approvato dall'Amministrazione di bandiera;  
*(There are to be complied, as far as applicable. The previsions contained in the "Loading and Stability Manual" approved by the Administration of the State)*
4. altre prescrizioni;  
*(Other requiremnts)*

VASTO .....

Timbro e Firma  
*(stamp and signature)*

**AUTORIZZAZIONE ALLA CARICAZIONE DI SOSTANZE LIQUIDE  
NOCIVE O PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI PERICOLOSI ALLA RINFUSA**  
(*AUTHORIZATION TO LOAD NOXIOUS SUBSTANCES OR LIQUID  
DANGEROUS GOODS IN BULK*)

**MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE**  
Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto

VISTA  
(*EXAMINED*)

L'istanza in data (*the application dated*) .....  
della (*of the*) .....  
e relativa documentazione allegata (*and the enclose documents*),

i certificati sottoelencati in regolare corso di validità:  
(*the hereinafter listed certificates in regular validity*)

1. ICOF / COF – ICOF (GC) / COF /GC n. .... rilasciato a .....  
(*issued at*)
2. IOPP n. .... rilasciato a ..... il ..... da .....  
(*issued at*) ..... (*on*) ..... (*by*)
3. IOPC n. .... rilasciato a ..... il ..... da .....  
(*issued at*) ..... (*on*) ..... (*by*)
4. Attestazione di rispondenza n. .... rilasciato a ..... il ..... da .....  
(*Statment*) ..... (*issued at*) ..... (*on*) ..... (*by*)
5. Attestazione di idoneità n. .... rilasciato a ..... il ..... da .....  
(*Certificate of fitness*) ..... (*issued at*) ..... (*on*) ..... (*by*)
6. Il certificato n. .... in data ..... dell'Ufficio di Sanità Marittima di .....  
(*The certificate*) (*dated*) ..... (*of the Marine health office of*)
7. L'ordinanza ..... in data ..... dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.  
(*The ordinance*) (*dated*) ..... (*of the Vasto Harbour Master*)

SI AUTORIZZA  
(*IT IS AUTHORIZED*)

la caricazione ed il trasporto per mare da Vasto a .....  
(*to load and carry by sea from Vasto to*)

sulla nave ..... di bandiera .....  
(*on the ship*) ..... (*flag*)

delle sotto elencate sostanze–prodotti con l'obbligo di osservare le sotto specificate condizioni:  
(*of the following substances – products to the compliance the underspecified conditions*)

**NULLA OSTA ALLA DISCARICA DI SOSTANZE LIQUIDE NOCIVE O  
PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI PERICOLOSI ALLA RINFUSA**  
*(AUTHORIZATION TO UNLOAD OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES OR  
LIQUID DANGEROUS GOODS IN BULK)*

**MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE**  
**Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto**

**VISTA**  
*(EXAMINED)*

L'istanza in data *(the application dated)* .....  
della *(of the)* .....  
e relativa documentazione allegata *(and the enclose documents)*,  
i certificati sottoelencati in regolare corso di validità:  
*(the hereinafter listed certificates in regular validity)*

1. ICOF/COF-ICOF(GC)/COF/GC n. .... rilasciato a .....  
*(issued at)*
2. IOPP n. .... rilasciato a ..... il ..... da .....  
*(issued at) (on) (by)*
3. IPPC n. .... rilasciato a ..... il ..... da .....  
*(issued at) (on) (by)*
4. Attestazione di rispondenza n. .... rilasciato a ..... il ..... da .....  
*(Statement) (issued at) (on) (by)*
5. Attestazione di idoneità n. .... rilasciato a ..... il ..... da .....  
*(Certificate of fitness) (issued at) (on) (by)*
6. Il certificato n. .... in data ..... dell'Ufficio di Sanità Marittima di .....  
*(The certificate) (dated) (of the Marine health office of)*
7. L'ordinanza ..... in data ..... dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.  
*(The ordinance) (dated) (of the Vasto Harbour Master)*

**NULLA OSTA**  
*(IT IS AUTHORIZED)*

Alla discarica della nave ..... bandiera .....  
*(to discharge from the ship) (flag)*

VASTO .....

.....  
Timbro e Firma  
*(stamp and signature)*

**ELENCO DI CONTROLLO PER LA SICUREZZA A BORDO E A TERRA**  
*(SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST)*

Nave .....  
*(Ship's Name)*

Banchina ..... Porto .....  
*(Berth) (Port)*

Data ..... Ora .....  
*(Date of arrival) (Time of arrival)*

Tipo operazione .....  
*(Operation to carry out)*

**ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE**

*(Instruction for completion)*

Per operare in sicurezza si richiede che tutte le risposte devono essere affermative dal controllo effettuato congiuntamente dal capo turno del Terminale e nave. In caso contrario, specificare i motivi e le precauzioni prese in comune accordo nave e pontile informando preventivamente l'Autorità Marittima per l'autorizzazione.

*(The safety of operations requires that all questions be answered affirmatively by clearly ticking (✓) the appropriate box . If an affirmative answer is not possible, the reason should be given and agreement reached upon appropriate precautions to be taken between the ship and the terminal. Where any question is not considered to be applicable a note to that effect should be inserted in the remarks column).*

*A box in the columns "ship " and "terminal" indicates that checks should be carried out by the party concerned.*

*In the case of a negative answer, the operation should not be carried out without the permission of the Port Authority.*

PARTE A <i>(Part A)</i>	NAVE <i>(Ship)</i>		TERRA <i>(Terminal)</i>		NOTE <i>(Remarks)</i>
	SI <i>(Yes)</i>	NO <i>(No)</i>	SI <i>(Yes)</i>	NO <i>(Yes)</i>	
<b>CARICHI LIQUIDI IN GENERALE</b> <i>(Bulk Liquid –General)</i>					
01) È la nave ormeggiata in sicurezza? <i>(Is the ship securely moored?)</i>					
02) È la nave pronta a muovere con i propri mezzi? <i>(Is the ship ready to move under its own power?)</i>					
03) Lo scalandrone è posizionato in maniera sicura e presidiato da idoneo personale? <i>(Is the gangway set down in safety and is watched by suitable crew?)</i>					
04) È disponibile, in prossimità dello scalandrone, un salvagente anulare? <i>(Is life-buoy available close to the gangway?)</i>					
05) Sono i cavi di emergenza posizionati correttamente? <i>(Are emergency towing wires correctly positioned?)</i>					
06) C'è un effettivo servizio di sorveglianza antincendio a bordo e sul pontile? <i>(Is there and adequate FIRE-FIGHTING supervision on board and on the terminal and on the ship?)</i>					
07) È operativo come da accordi il sistema di comunicazione radio pontile nave? <i>(Is the agreed ship/shore communication system operative?)</i>					
08) Sono state concordate le procedure per il caricazione/discarica bunker e zavorra? <i>(Have the procedures for cargo, bunker and ballast handling been agreed?)</i>					
09) È stata concordata la procedura di fermata in emergenza? <i>(Has the emergency shut down procedure been agreed?)</i>					
10) Sono le manichette e le apparecchiature antincendio a bordo e a terra pronte per l'uso immediato? <i>(Are fire hoses and fire fighting equipment on board and ashore positioned and ready for immediate use?)</i>					
11) Sono gli ombrinali ben tappati e i cassoni di raccolta posizionati e chiusi a bordo e a terra? <i>(Are scuppers effectively plugged and drip trays in position, both on board and ashore?)</i>					

12) Sono ciecate le linee non utilizzate a bordo compresa la linea di scarica a poppa? <i>(Are unused cargo and bunker connections including the stern discharge line, if fitted, blacked?)</i>				
13) Sono chiuse e sigillate le prese mare e le valvole fuoribordo non utilizzate nella caricaione/dscarica? <i>(Are sea and overboard discharge valves, when not in use, closed and lashed?)</i>				
14) Sono chiusi i portelli delle cisterne del carico e del bunker? <i>(Are all cargo and bunker tank lids closed?)</i>				
15) E funzionante il concordato sistema sfoghi gas delle cisterne? <i>(Is the agreed tank venting system being used?)</i>				
16) Sono le torce portatili del tipo approvato? <i>(Are hand torches of an approved type?)</i>				
17) Sono le radio portatili VHF/UHF del tipo antideflagrante? <i>(Are portable VHF/UHF antidefragrating type?)</i>				
18) Sono state messe a terra le antenne radio di bordo e spenti gli interruttori dei radar? <i>(Are the ship's main radio Trasmittier aeriels earthed and radars switched off?)</i>				
19) Sono state scollegate le apparecchiature elettriche portatili? <i>(Are electric cables to portable electrical equipment disconnected from power?)</i>				
20) Sono state chiuse tutte le porte esterne e gli oblò degli alloggi di centro? <i>(Are all external doors and ports in the amidships accomodation closed?)</i>				
21) Sono state chiuse tutte le porte degli alloggiamenti poppieri di accesso al ponte di coperta e gli oblò di pruavia? <i>(Are all external doors and ports in the after accommodation leading on to or overlooking the tank deck closed?)</i>				
22) Sono chiuse le prese d'aria dei condizionatori che possono aspirare vapori del carico? <i>(Are air conditioning intakes which may permit the entry of cargo vapours closed?)</i>				
23) Sono stati disinseriti i condizionatori d'aria installati sulle finestre? <i>(Are window-type air conditioning units disconnected?)</i>				

24) Avete confermato prima dell'ormeggio che la dispersione delle cariche elettriche a massa siano ad un livello di sicurezza e/o la spia indicatrice indichi l'interruzione nel collegamento elettrico a massa? <i>(Did you confirm before mooring that dissipation of electric charge at earth is safety level and/or warning indicating light shows the interruption in electric connection at Bearth?)</i>					
25) La protezione catodica impressa sullo scafo è stata disinserita durante la permanenza all'ormeggio? <i>(Has been disconnected during the vessel's stay alongside the cathode protection on the hull?)</i>					
26) Vengono rispettate le norme sul divieto di fumare? <i>(Are smoking requirements being observed?)</i>					
27) Vengono osservate le norme sull'uso della cucina? <i>(Are regulations about the galley's use observed?)</i>					
28) Vengono osservate le norme sull'uso delle fiamme libere? <i>(Are naked light requirements being observed?)</i>					
29) È prevista una via di fuga in caso di emergenza? <i>(Is there provision for an emergency escape possibility?)</i>					
30) Vi è sufficiente personale a bordo e a terra per fronteggiare una emergenza? <i>(Are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency?)</i>					
31) Sono stati presi provvedimenti per assicurare una sufficiente ventilazione alla sala pompe? <i>(Have measures been taken to ensure sufficient pumproom ventilation?)</i>					
32) Avete ottenuto il permesso di lavare col C.O.W., altro sistema o fare gas free? <i>(Did you get approval to carry out C.O.W. or other system, or gas-freeing?)</i>					
33) Viene effettuato il gas free nelle tanche dove si carica prodotto a bassa tensione di vapore per evitare elettricità statica? <i>(Did you carried out gas-free in tanks where it is to be loaded cargo at low tension of steam in order to avoid static electricity?)</i>					
34) Vengono effettuati lavori ai pontili? <i>(Are works carrying out at pier?)</i>					
35) Le misurazioni ed i campionamenti vengono effettuati secondo le norme del regolamento? <i>(Are ullages and sampling carrying out as per regulations in force?)</i>					
36) La nave ha effettuato scarica di zavorra? <i>(Has the vassel discharged any ballast?)</i>					
37) Trattasi di zavorra pulita? <i>(Is it clean ballast?)</i>					

38) Trattasi di zavorra sporca? <i>(Is it dirty ballast?)</i>					
39) Sono pronti all'uso i mezzi nautici e le attrezzature antinquinamento? <i>(Are anti-pollution means and equipment ready for use?)</i>					

PARTE B <i>(Part B)</i>	NAVE <i>(Ship)</i>		TERRA <i>(Terminal)</i>		NOTE <i>(Remarks)</i>
	SI <i>(Yes)</i>	NO <i>(No)</i>	SI <i>(Yes)</i>	NO <i>(Yes)</i>	
<b>CONTROLLI ADDIZIONALI</b> <i>(Additional Checks)</i>					
<b>TRASPORTO PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI</b> <i>(Bulk Liquid Chemicals)</i>					
01) Sono disponibili le informazioni e i dati necessari per una sicura manipolazione del carico includendo dove necessario certificati di eventuali limitazioni? <i>(Is information available giving the necessary data for the safe handling of the cargo including, chers applicable, a manufactur's inhibitor certificate?)</i>					
02) È pronto all'uso un sufficiente equipaggiamento protettivo incluso l'apparecchio di respirazione automatica? <i>(Is a sufficient and suitable protective equipment, including self-contained breathing apparatus, and protective clothing ready for immediate use?)</i>					
03) Sono state prese contromisure per eventuali contatti accidentali con il carico movimentato? <i>(Are counter measures against accidental personal contact with the cargo handled?)</i>					
04) È la rata di carico da mantenere compatibile con il sistema di chiusura automatica qualora in uso? <i>(Is the cargo handling rate compatible with the automatic shut down system if in use?)</i>					
05) È il sistema di livelli di allarmi predisposto correttamente ed in buon ordine? <i>(Are cargo system gauges and alarms correctly seat and in good order?)</i>					
06) Sono state scambiate notizie e procedure sul sistema antincendio? <i>(Has information on fire fighting media and procedures been exchanged?)</i>					
07) Le manichette per le operazioni sono di materiale compatibile con il prodotto? <i>(Are transfer hoses of suitable material resistant to the action of the cargoes?)</i>					



08) E' il carico che si maneggia conforme alle specifiche di tutto il sistema che dovrà riceverlo? (Is cargo handling suitable with the permanent installed pipeline systems?)					
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--

**CONTROLLATO**  
(Checked)

Per la Nave  
(For ship)

Per il Terminale  
(For terminal)

Nome.....  
(Name)

Nome.....  
(Name)

Grado.....  
(Rank)

Posizione.....  
(Position)

Firma.....  
(Signature)

Firma.....  
(Signature)

Ora.....  
(Time)

Data.....  
(Date)

ANNOTAZIONI DEL TECNICO RESPONSABILE AL PONTILE

Ora inizio operazioni caricazione o scarica .....

Ora prevista dalla fine di dette operazioni .....

# TITOLO IX

## OPERAZIONI DI IMBARCO, SBARCO E TRASPORTO MARITTIMO DI CARICHI SOLIDI ALLE RINFUSE ED IN COLLI

### CAPO I

#### IMBARCO, SBARCO E TRASPORTO DEI CARICHI SOLIDI ALLA RINFUSA

##### Articolo 182 Definizioni

Ai fini del presente Regolamento, e nello specifico per questo capo, s'intendono:

- **Merce:** si intende qualsiasi materiale, minerale, concentrato, prodotto chimico puro, prodotto vegetale e industriale in genere, definito fisicamente come sopra, compreso negli elenchi del Gruppo A, B e C di cui all'appendice 1 al IMSBC Code
- **Merce Pericolosa in colli:** qualsiasi sostanza, trasportata in "unità di carico" (containers, pallet, fusti, ecc.), inclusa in una della Classi, da 1 a 9, previste dall' "International Maritime Dangerous Goods" – IMDG.
- **Decreto dirigenziale 1340:** si intende il Decreto Dirigenziale 1340/2010 del 30.11.2010 e successive varianti e integrazioni;
- **CSC:** la convenzione internazionale sulla sicurezza dei contenitori, adottata a Ginevra il 2 dicembre 1972 e ratificata con legge 3 febbraio 1979, n. 67, ed attuata con decreto del Presidente della Repubblica 4 giugno 1997, n. 448;
- **Autoveicolo:** veicolo stradale autopropulso contenente nel suo serbatoio il combustibile necessario alla sua propulsione;
- **Carico solido alla rinfusa:** si intende qualsiasi materiale che non sia un liquido o un gas, costituito da polvere, granuli o altra pezzatura generalmente omogenea come composizione, caricato direttamente entro gli spazi della nave destinati al carico senza il ricorso ad un qualsiasi mezzi intermedio di contenimento;
- **Angolo di riposo:** si intende l'angolo massimo di un materiale granulale non coesivo (cioè libero di scorrere) compreso tra un piano orizzontale e la generatrice del cono costituito da tale materiale, determinato secondo una delle procedure di prova di cui al IMSBC Code;
- **Campione:** si intende un'aliquota rappresentativa della merce prelevata secondo le procedure di campionamento indicate dal IMSBC Code, sulla quale devono essere effettuati gli accertamenti sulle proprietà fisiche, chimiche e geologiche necessari per valutare l'accettabilità del carico e per attuare le disposizioni sulla sicurezza del trasporto marittimo;
- **Umidità:** si intende la parte del campione costituita da acqua, ghiaccio o altri liquidi, espressa in percentuale della massa totale umida del campione;
- **Stato di scorrimento:** si intende la condizione di un carico granulale con un contenuto di umidità tale che sotto l'influenza di forze esterne, quali le vibrazioni, la compressione o il movimento della nave, perde la sua coesione ed assume il comportamento di un fluido;
- **Punto di umidità provocante scorrimento:** si intende la percentuale di umidità a cui si manifesta lo stato di scorrimento del materiale;
- **Umidità limite per il trasporto:** si intende il massimo contenuto di umidità del carico, considerato sicuro per il trasporto su navi non rispondenti alle norme speciali di cui ai. Esso è derivato dal punto di umidità che provoca lo scorrimento;

- **Fattore di stivaggio:** si intende il volume in metri cubi che occupa una tonnellata di merce;
- **Collo:** imballaggio, contenitore intermedio o grande imballaggio, contenente merce pericolosa e pronto per la spedizione, nei limiti di capacità e peso previsti dal codice IMDG;
- **Compatibilità:** si intende l'osservanza delle norme particolari sulla separazione e sullo stivaggio delle merci incompatibili che presentano pericoli chimici (Gruppo B), caricate alla rinfusa, e tra queste e le merci pericolose in colli;
- **Nome tecnico:** si intende l'identificazione della merce in base al nome chimico se ritratta di prodotti chimici, ovvero in base alla terminologia merceologica usata nella compilazione degli elenchi del Gruppo A, B e C;
- **N. ONU:** si intende il numero d'ordine che figura, per ciascuna merce, nel volume contenente le "raccomandazioni" in tema di trasporti di merci pericolose, elaborato dal Comitato di Esperti costituito presso le Nazioni Unite;
- **Raccomandatario marittimo:** il soggetto di cui all'art. 2 della legge 4 aprile 1977, n. 135 e successive modificazioni e integrazioni;
- **Caricatore/scaricatore:** si intende qualsiasi persona dalla quale o nel cui nome o per conto della quale è stato concluso con il vettore un contratto di trasporto di merci via mare, ovvero qualsiasi persona dalla quale o nel cui nome o per conto della quale le merci sono effettivamente consegnate al vettore in relazione al contratto di trasporto via mare;
- **Istanza:** si intende la domanda in duplice copia, di cui una in bollo, compilata dal Raccomandatario Marittimo o da un suo rappresentante, presentata a questa Autorità Marittima – Sezione Sicurezza della Navigazione – per ottenere i "nulla osta" alla caricazione, sbarco o transito. L'istanza: deve essere presentata con almeno 24 ore di anticipo sulla data di arrivo in porto della nave; deve essere conforme all'allegato 1 del presente regolamento
- **Scheda di caricazione/scaricazione/transito:** si intende la scheda, di cui all'annesso 5 bis del decreto dirigenziale, da allegare all'istanza da presentare a questa Autorità Marittima per ottenere l'autorizzazione alla caricazione/scaricazione;
- **Scheda di Informazioni sul Carico:** si intende la scheda, di cui all'annesso 6 del Decreto Dirigenziale, da allegare all'istanza da presentare a questa Autorità Marittima per ottenere il nulla osta per la caricazione/scaricazione/transito delle merci;
- **Piano di caricazione scaricazione:** si intende la scheda, di cui all'annesso 7 del Decreto dirigenziale, da allegare all'istanza da presentare a questa Autorità Marittima per ottenere l'autorizzazione alla caricazione/scaricazione sottoscritta dal Comandante della nave e dal caricatore/scaricatore;
- **Dichiarazione di rispondenza:** si intende il certificato rilasciato dall'Ente Tecnico per attestare la rispondenza della nave alle pertinenti norme della Convenzione SOLAS (1974) come emendata nonché alla presente normativa, nel caso venga richiesto il nulla osta per il trasporto di merci elencate nell'Appendice 1 annessa alla normativa.

### **Articolo 183 Idoneità delle navi**

Fermo restando il rispetto delle altre norme applicabili in materia di sicurezza della navigazione, le navi nazionali o straniere devono essere provviste della documentazione indicata nel decreto dirigenziale qui di seguito riportata:

#### **1. in caso di trasporto di qualsiasi carico solido alla rinfusa di cui ai gruppi A, B o C del codice IMSBC:**

**i) navi in navigazione internazionale:**

- .1 navi portarinfuse: il libretto di carico di cui alla regola 7.2 del cap. VI della SOLAS vidimato per l'approvazione, in conformità alla regola 8.1 del cap. XII della SOLAS dall'Amministrazione di bandiera o da un organismo riconosciuto dalla stessa, per le navi di bandiera straniera, o dall'organismo tecnico per le navi di bandiera nazionale;
- .2 navi diverse da navi portarinfuse di stazza lorda superiore a 500 tonnellate: il libretto di carico di cui alla regola 7.2 del cap. VI della SOLAS;
- .3 navi diverse da navi portarinfuse di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate: il pertinente documento di stabilità rilasciato dall'amministrazione di bandiera;

**ii) navi in navigazione nazionale ad esclusione della navigazione locale:**

- il fascicolo di istruzioni al comandante della nave sulla stabilità vidimato dall'organismo tecnico;

**2. in caso di trasporto di carichi solidi alla rinfusa di cui al gruppo A del codice IMSBC con contenuto di umidità superiore all'umidità limite al trasporto:**

- .1 per le navi di bandiera nazionale: l'attestazione di idoneità, di cui al successivo punto 7.4, rilasciata dall'organismo tecnico che documenta la rispondenza dell'unità al paragrafo 7.3.2 della Sezione 7 del codice IMSBC;
- .2 per le navi di bandiera straniera: un'equivalente attestazione di idoneità rilasciata dall'Amministrazione di bandiera della nave o da un organismo autorizzato dalla stessa.

**3. in caso di trasporto di carichi solidi alla rinfusa di cui al gruppo B del codice IMSBC classificati MHB:**

- .1 per le navi di bandiera nazionale: l'attestazione di idoneità, di cui all'annesso 3, del decreto dirigenziale rilasciata dall'organismo tecnico;
- .2 per le navi di bandiera straniera: in alternativa all'attestazione di cui al precedente punto 1, un'equivalente attestazione di idoneità rilasciata dall'Amministrazione di bandiera della nave o da un organismo autorizzato dalla stessa;

**4. in caso di trasporto di carichi solidi alla rinfusa di cui al gruppo B del codice IMSBC ed appartenenti alle classi elencate nella tabella 19.2 allegata alla regola 19 cap. II-2 SOLAS:**

- .1 navi nuove soggette alla SOLAS: il documento di conformità di cui all'annesso 2 del decreto dirigenziale, previsto dalla regola II-2/54 (se costruite il o dopo il 1 Settembre 1984 ma prima del 1 Luglio 2002) o dalla regola II-2/19 (se costruite il o dopo il 1 Luglio 2002) rilasciato dall'Amministrazione di bandiera o da un organismo autorizzato dalla stessa, per le navi di bandiera straniera, o dall'organismo tecnico per le navi di bandiera nazionale;
- .2 navi esistenti soggette alla SOLAS e navi non soggette alla SOLAS:
  - i. per le navi di bandiera nazionale: l'attestazione di idoneità, di cui all'annesso 3 del decreto dirigenziale, rilasciata dall'organismo tecnico ovvero il documento di conformità di cui all'annesso 2 del decreto dirigenziale;
  - ii. per le navi di bandiera straniera: in alternativa all'attestazione di cui al punto precedente, un'equivalente attestazione di idoneità rilasciata dall'Amministrazione di bandiera della nave o da un organismo riconosciuto dalla stessa, ovvero il documento di conformità di cui all'annesso 2 del decreto dirigenziale.

**5. Documento di conformità:** (riportato in *annesso 2 al decreto dirigenziale*):

- i. per le navi di bandiera italiana: ha validità non superiore a 5 anni con obbligo di visita annuale da effettuarsi entro un periodo di 3 mesi anteriormente o posteriormente ad ogni data anniversaria e decade qualora vengano modificate le condizioni in base alle quali è stato rilasciato. Esso può essere rinnovato dopo buon esito degli accertamenti eseguiti dall'organismo tecnico;
- ii. per le navi di bandiera straniera: ha validità e visite periodiche stabilite dall'amministrazione di bandiera o da un organismo autorizzato dalla stessa.

**6. L'attestazione di idoneità al trasporto di carichi solidi pericolosi alla rinfusa,**

(riportato in *annesso 3 al decreto dirigenziale*):

È valida per un periodo di tempo non superiore a 5 anni, con obbligo di visite annuali da effettuarsi entro un periodo di 3 mesi, anteriormente o posteriormente, ad ogni data anniversaria, e decade qualora vengano modificate le condizioni in base alle quali è stata rilasciata. Essa può essere rinnovata dopo buon esito degli accertamenti eseguiti dall'organismo tecnico.

**7. L'attestazione di idoneità al trasporto di carichi solidi alla rinfusa di cui al gruppo "A" del Codice IMSBC con contenuto di umidità superiore all'umidità limite al trasporto:**

(riportato in *annesso 4 al decreto dirigenziale*):

Attesta la rispondenza dell'unità al paragrafo 7.3.2 della Sezione 7 del codice IMSBC, è valida per un periodo non superiore a 5 anni con obbligo di visita annuale da effettuarsi entro un periodo di 3 mesi anteriormente o posteriormente ad ogni data anniversaria e decade qualora vengano modificate le condizioni in base alle quali è stato rilasciato. Esso può essere rinnovato dopo buon esito degli accertamenti eseguiti dall'organismo tecnico.

**8. Per le unità sprovviste di tale documentazione:** l'Autorità Marittima potrà autorizzare il trasporto a seguito di accertamento dell'idoneità della nave al trasporto della merce, effettuato da un Organismo Tecnico riconosciuto. In tal caso detta autorizzazione sarà ritenuta valida anche per i futuri trasporti delle stesse merci con la medesima nave;

- .1 Qualora dalla visita dell'Organismo Tecnico riconosciuto risulti che l'unità è parzialmente idonea al trasporto della merce, e si sia in presenza di un trasporto urgente, previa autorizzazione del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, la nave potrà essere autorizzata ad effettuare **un viaggio occasionale.**
- .2 Le navi di bandiera straniera prive di documentazione che attesti l'idoneità al trasporto, che devono scaricare merci solide alla rinfusa elencate nel Gruppo A, B e C alla normativa caricate in un porto estero: possono essere autorizzate, previa acquisizione di apposita dichiarazione del Comandante della nave sul corretto stivaggio delle merci ed eventuali accertamenti tecnici, ad effettuare le operazioni commerciali richieste.

In quest'ultimo caso sarà data comunicazioni all'Armatore che, per poter ulteriormente operare in acque Italiane, la nave dovrà essere munita dei prescritti documenti di idoneità.

### **Articolo 184 Accettabilità della merce al trasporto**

L'Autorità Marittima si riserva di ammettere la merce trasporto, sulla base della valutazione degli elementi informativi e delle procedure individuate dal decreto dirigenziale e dal IMSBC code comprendenti:

1. l'acquisizione di informazioni dettagliate sulla natura della merce e sulle caratteristiche fisiche, chimiche o tossicologiche;
2. il campionamento del lotto da spedire, secondo i metodi e le procedure tecniche dell'IMSBC Code;
3. l'acquisizione dei certificati di prova corredati di tutti i dati tecnici che dovranno essere forniti al Comandante della nave al momento della caricazione.

Per quanto riguarda il punto 1. del precedente comma, tutte le informazioni necessarie per valutare compiutamente la pericolosità della merce e l'adeguatezza delle misure da adottare per la sicurezza del trasporto, dovranno essere fornite dal produttore all'Ente Tecnico ed al Servizio Chimico del Porto i quali, ciascuno per la parte di competenza, faranno pervenire all'Autorità Marittima le rispettive osservazioni in merito.

Per quanto riguarda il punto 2. del primo comma sempre di quest'articolo il Servizio Chimico del Porto di intesa col caricatore, effettuerà il campionamento della merce secondo le tecniche e le procedure richiamate dall'IMSBC Code.

Dovranno essere analizzati, in contraddittorio col caricatore od un suo rappresentante, quattro campioni rappresentativi della merce da avviare al trasporto marittimo che, sigillati ed etichettati, dovranno essere messi a disposizione del caricatore (due campioni) e del Servizio Chimico del Porto (due campioni).

Della operazione di campionamento e della procedura seguita ne dovrà essere dato atto con apposito verbale.

Su uno dei due campioni a sua disposizione il Servizio Chimico di Porto effettuerà, quanto richiesto dall'Autorità Marittima, le prove tecniche e le analisi previste dalla normativa per verificare la rispondenza o meno a quanto dichiarato dal caricatore.

Qualora si tratti di merci comprese nell'elenco del gruppo A (materie fluidificabili) da spedire in più viaggi successivi, la frequenza dei campionamenti e le relative prove tecniche sul "punto di umidità provocante scorrimento" e sugli altri parametri riguardanti la stabilità del carico, dovrà essere stabilita in relazione alla natura ed alle caratteristiche di variabilità della merce in questione, comunque con cadenza almeno annuale.

Sulle certificazioni riguardanti le prove tecniche di cui al punto 3. del primo comma del presente articolo l'Autorità Marittima, ove lo ritenga necessario, potrà richiedere la verifica dell'Ente Tecnico e/o del Servizio Chimico del Porto, ciascuno per la parte di propria competenza.

### **Articolo 185** **Obblighi del comandante della nave**

Il Comandante della nave che nel porto di Vasto deve caricare e/o scaricare merci comprese negli elenchi dei gruppi A, B e C annesse al IMSBC Code, deve rilasciare all'Autorità Marittima una dichiarazione (Allegato 5):

#### **In caso di caricazione:**

- .1 di essere in possesso delle certificazioni di cui all'art. 183 di questo Regolamento;
- .2 di essere in possesso delle certificazioni fornite dal caricatore sulle caratteristiche fisiche e chimiche della merce da trasportare
- .3 di essere in grado di attuare correttamente tutte le disposizioni indicate dal IMSBC code,
- .3 di essere in possesso del "fascicolo delle istruzioni al Comandante sulla Stabilità" e di trovarsi nelle condizioni previste per distribuire il carico in modo da garantire la stabilità della nave durante il viaggio;

- .4 di essere in possesso di tutte le informazioni necessarie per garantire l'osservanza delle disposizioni indicate dalla normativa sulla sicurezza del personale e della nave, di avere edotto l'equipaggio sulla pericolosità del carico, di avere già messo in atto le misure di prevenzione e di pronto intervento in caso di situazioni di emergenza;
- .5 di avere ispezionato le stive e di avere accertato la loro idoneità a ricevere il carico;
- .6 di avere a bordo tutti i presidi medici e le dotazioni personali autoprotettive, richiesti dall'Ente Tecnico e di avere predisposto le misure di emergenza previste dalla specifica tabella della merce di cui all'appendice 1 dell'IMSBC code;
- .6 di avere attivato e controllato l'efficienza delle installazioni fisse antincendio della nave, in caso di merci che possono dare luogo ad incendi e/o esplosioni.
- .7 di aver preso conoscenza delle disposizioni del presente regolamento;
- .8 che per le operazioni di caricazione/scaricazione dei carichi solidi alla rinfusa saranno applicate tutte le disposizioni contenute nella vigente normativa applicabile in materia, e quelle eventualmente prescritte dall'autorità marittima nell'autorizzazione all'imbarco / nulla osta allo sbarco
- .9 che sono state concordate con il ricevitore la messa in opera di attrezzature e materiali per evitare la dispersione del carico nello specchio acqueo e nell'atmosfera

**In caso di scaricazione:**

- .1 di essere in possesso delle certificazioni di cui all'art. 183 di questo regolamento;
- .2 di essere in possesso delle certificazioni fornite dal caricatore sulle caratteristiche fisiche e chimiche della merce;
- .3 di essere in possesso di tutte le informazioni necessarie per garantire l'osservanza delle disposizioni indicate dalla normativa sulla Sicurezza del personale e della nave, di aver edotto l'equipaggio sulla pericolosità del carico, di avere già messo in atto le misure di prevenzione e di pronto intervento in caso di situazione di emergenza;
- .4 di avere a bordo tutti i presidi medici e le dotazioni personali autoprotettive, richiesti dall'Ente Tecnico, e di avere predisposto le misure di emergenza previste dalla specifica scheda della merce se compresa nell'elenco del gruppo B;
- .5 di avere accertato che negli spazi liberi delle stive sono assenti vapori e/o gas infiammabili e/o tossici, che la concentrazione dell'ossigeno non è inferiore al 19,5% e che gli impianti di ventilazione delle stive sono in perfetta efficienza;
- .6 di avere attivato e controllato l'efficienza delle installazioni fisse antincendio della nave, in caso di merci che possono dare luogo ad incendi e/o esplosioni.
- .7 di aver preso conoscenza delle disposizioni del presente regolamento
- .8 che per le operazioni di caricazione/scaricazione dei carichi solidi alla rinfusa saranno applicate tutte le disposizioni contenute nella vigente normativa applicabile in materia, e quelle eventualmente prescritte dall'autorità marittima nell'autorizzazione all'imbarco / nulla osta allo sbarco
- .9 che sono state concordate con il ricevitore la messa in opera di attrezzature e materiali per evitare la dispersione del carico nello specchio acqueo e nell'atmosfera

Fatte salve le norme di sicurezza delle operazioni portuali previste dal decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272, e quelle di sicurezza portuale emanate da questa Autorità Marittima, le operazioni di imbarco e sbarco sono eseguite sotto la sorveglianza e la direzione del comandante della nave o di un ufficiale da lui appositamente delegato.

## **Articolo 186**

### **Autorizzazione alla caricazione**

Il Raccomandatarario Marittimo od un suo rappresentate, con almeno 24 ore di anticipo sulla data del previsto arrivo della nave, deve presentare istanza in duplice copia di cui una in bollo a questa Autorità Marittima – (allegato 36) – completa degli allegati 37, 38, 39, 40, 41 al presente regolamento dai quali devono risultare le seguenti indicazioni:

- .1 generalità del Raccomandatarario Marittimo e numero di telefono;
- .2 nome della nave, stazza lorda, numero di iscrizione e bandiera, numero IMO e data di arrivo in porto;
- .3 nome tecnico della merce; per le merci che presentano pericoli chimici elencate al gruppo B dell'IMSBC code e per le merci "pericolose" classificate nell'IMDG Code, devono essere anche indicate la Classe, il n° ONU, il n° BC, l'EmS e il MFAG;
- .4 indicazione del gruppo in cui la merce è inserita;
- .5 quantitativo in tonnellate metriche da caricare e/o scaricare e/o in transito;

Alla "Scheda di caricazione/scaricazione" (allegato 37) devono essere allegati i seguenti documenti:

- .1 dichiarazione del Comandante di cui all'art. 185 di questo Regolamento;
- .2 Certificazioni di cui all'art. 183 del presente regolamento;
- .3 "Scheda di informazione sul carico" compilata dal caricatore, con tutti i dati tecnici richiesti dall'IMSBC code per le merci di cui al gruppo A e, quando previsto, i dati tecnici richiesti per le merci elencate ai gruppi B e C;
- .4 dichiarazione da parte del caricatore attestante che il contenuto di umidità specificato nella "Scheda di informazione sul carico" corrisponde al contenuto medio di umidità della merce al momento dell'imbarco.  
Per le merci elencate al gruppo A dell'IMSBC code immagazzinate all'aperto e/o movimentate in condizioni meteo avverse; il caricatore dovrà rilasciare al Comandante della nave un certificato attestante il contenuto di "umidità" all'atto della caricazione;
- .5 certificati di analisi e connesse dichiarazioni di cui alla Sezione 4.3 del D.M. 22 luglio 1991;
- .6 dichiarazione di cui alla regola 10.2 del cap. XII della SOLAS rilasciata da un ente collaudatore accreditato dall'Amministrazione del paese di produzione del prodotto o, in mancanza, dall'organizzazione di misura accreditata così come definita nel paragrafo 2.2 del presente allegato ovvero, in caso di giustificata urgenza, da un chimico iscritto all'albo professionale;
- .7 "Scheda di Sicurezza specifica" compilata dal caricatore, per le merci elencate nel gruppo B che "presentano pericoli chimici" e/o comprese nell'IMDG Code, con tutte le caratteristiche fisiche, chimiche e di nocività; le istruzioni per la movimentazione, per il pronto soccorso, per la bonifica in caso di spandimento e per gli interventi di emergenza;
- .8 dichiarazione da parte del caricatore attestante che le caratteristiche chimiche della merce corrispondono a quelle esistenti al momento della caricazione;

Nel caso di merci appartenenti al gruppo "B" Una copia della "Scheda di caricazione/scaricazione" unitamente ad una copia della "Scheda di informazioni sul carico" e, quando prevista, una copia della "Scheda di Sicurezza specifica", devono essere presentate a cura del Raccomandatarario Marittimo al Servizio Chimico di Porto, il quale dovrà verificare la corretta classificazione della merce, controllare la completezza delle informazioni fornite dal produttore per la movimentazione, per il pronto soccorso, per la



bonifica in caso di spandimento in mare e/o sulla banchina e le istruzioni in caso di incendio e/o comunque di emergenza. Il Servizio Chimico di Porto dovrà apporre sulla “Scheda di Caricazione” un visto di convalida e restituirne la stessa a questa Autorità Marittima.

Quando la merce da caricare per le sue caratteristiche di pericolosità richiede l’attuazione di specifiche precauzioni di sicurezza, il Servizio Chimico del Porto dovrà rilasciare un certificato con le avvertenze e le istruzioni integrative per quanto riguarda la protezione del personale addetto alle movimentazioni e delle squadre di emergenza ed in particolare, se occorre, un servizio antincendio come specificato al successivo art. 190.

Questa Autorità Marittima, ricevuta la “Scheda di caricazione”, convalidata dal Chimico del Porto (per le merci del gruppo “B”) e dopo avere eventualmente sentito l’Ente Tecnico per quanto riguarda le norme di stivaggio, rilascerà il nulla-osta alla caricazione.

Per il trasporto su strada si applica quanto previsto dal successivo art.205;

### **Articolo 187** **Scaricazione e transito**

Il Raccomandario Marittimo o un suo rappresentante, con almeno 24 ore di anticipo sul giorno di arrivo della nave, deve presentare istanza in duplice copia, di cui una in bollo, a questa Autorità Marittima con allegata una copia della “Scheda scaricazione/transito” nella quale devono essere riportate le seguenti informazioni:

- .1 generalità del Raccomandario Marittimo e numero di telefono;
- .2 nome della nave, stazza lorda, numero di iscrizione e bandiera, n° IMO e data di arrivo in porto;
- .3 nome tecnico della merce e indicazione del gruppo di cui al IMSBC code in cui la merce è inserita;
- .4 per le merci che presentano pericoli chimici appartenenti al gruppo B dell’IMSBC code e per quelle classificate “pericolose” dall’IMDG Code, deve essere indicato: classe e numero ONU;
- .5 Certificazioni di cui all’art. 3 del presente regolamento;

Per il trasporto su strada si applica quanto previsto dal successivo art.205;

Nel caso di merci di cui al Gruppo “B” una copia della “Scheda di caricazione/transito” con le informazioni di cui sopra dovrà essere presentata al Servizio Chimico del Porto, che verificherà la corretta classificazione della merce secondo il IMSBC code e/o IMDG Code, con le avvertenze per la movimentazione, i mezzi di protezione individuale da impiegare, le istruzioni di pronto soccorso, le procedure di bonifica in caso di spandimento e le modalità di intervento in caso di incendio.

Nel caso di sbarco di carichi alla rinfusa suscettibili di emettere gas tossici o infiammabili o di causare impoverimento del contenuto di ossigeno, copia della certificazione attestante lo stato di sicurezza delle stive rilasciata da un consulente chimico di porto in osservanza a quanto previsto dall’art. 25 del D.Lgs. 272/99.

Questa Autorità Marittima, ricevuta la documentazione di cui sopra, rilascerà il nulla-osta alla scaricazione e/o transito delle merci.

In caso di merci particolarmente pericolose per la loro natura ed entità, questa Autorità Marittima si riserva di prendere provvedimenti specifici per quanto riguarda la destinazione della nave ad ormeggio di sicurezza o ritenuto tale.

## **Articolo 188**

### **Prescrizioni per le imprese**

Tutte le operazioni di imbarco, sbarco, trasporto e movimentazione in genere di caolino e carbone alla rinfusa o di altre similari merci polverose potranno essere effettuate previo nulla osta della competente Autorità Marittima ai sensi del D.M. 22.7.91 del Ministero della M.M.M. e a condizione che vengano osservate le seguenti prescrizioni :

- a) Impiego di tramogge, munite di frange parapolvere di grandezza adeguata alla portata delle benne e di una cabina di protezione per l'operatore.
- b) Impiego di benna a chiusura ermetica nella parte inferiore, con l'osservanza della massima cautela, atta ad evitare un'eccessiva caricazione degli automezzi o la caduta in mare ed in banchina della merce.
- c) Massima attenzione affinché non si proceda all'apertura anticipata della benna rispetto alla posizione relativa delle tramogge per scongiurare la dispersione atmosferica e la ricaduta di polvere nell'area circostante.
- d) Trasporto mediante automezzi con cassoni a tenuta e dotati di teli idonei ad evitare il trafilemento esterno della merce durante il trasporto escludendo, comunque, che l'altezza del materiale caricato possa superare l'altezza delle sponde.
- e) Gli automezzi, prima di mettersi in movimento dopo la caricazione, devono essere accuratamente ripuliti dalla merce depositata nelle parti esterne della carrozzeria, quali parafanghi, ruote, tettuccio, e bordi.
- f) In generale dovranno essere prese tutte quelle precauzioni e cautele necessarie ad impedire che vengano sporcati, imbrattati, i piazzali l'ambito portuale e le strade di collegamento, nonché il bacino portuale;
- g) Uso da parte del personale preposto alle operazioni (gruisti, segnalatori di stiva, ecc. ) dei prescritti mezzi individuali di protezione.
- h) Pulizia, al termine di ogni operazione e comunque alla fine di ogni giornata di lavoro, dei tratti di banchina interessati dall'eventuale caduta delle merci.
- i) Le operazioni di carico e scarico di granaglie dovranno avvenire con l'utilizzo di idonei mezzi atti ad evitare la dispersione delle polveri.

Ai fini della sicurezza e della tutela della salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, il responsabile dell'Impresa Portuale, in attuazione di quanto previsto dal decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272, provvedere ad istruire opportunamente i lavoratori in ordine ai rischi derivanti dalla tipologia di merce pericolosa di volta in volta trasportata ed alla particolare azione da svolgere in caso di emergenza.

Ove si tratti di trasporto di merci pericolose che possono esercitare un'azione nociva per l'organismo umano, i lavoratori deve essere anche istruito in ordine alle norme di pronto soccorso ed all'uso dei mezzi di protezione individuale, secondo quanto indicato nel documento di valutazione dei rischi redatto ai sensi del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272.

## **Articolo 189**

**Trasporto di carichi solidi alla rinfusa di cui al gruppo B del codice IMSBC ed appartenenti alle classi elencate nella tabella 19.2 allegata alla regola 19 cap. II-2 SOLAS**

Fermo restando gli obblighi indicati negli articoli precedenti la segregazione tra le merci solide alla rinfusa avente pericolo chimico dovrà essere fatto in accordo alle norme di cui al punto 6.4 del decreto dirigenziale;

Se durante le operazioni di caricazione e/o scaricazione di merci che presentano “pericoli chimici” elencate nel gruppo B del IMSBC code o comunque classificate “pericolose” dall’IMDG Code si dovesse verificare un incidente di qualsiasi natura che coinvolga la merce in corso di movimentazione, tutte le operazioni devono essere sospese dandone immediato avviso a questa Autorità Marittima ed al Servizio Chimico del Porto.

Espletati gli accertamenti ritenuti necessari e fatto intervenire, se dal caso, personale specializzato per le operazioni di bonifica dell’area interessata, questa Autorità Marittima autorizzerà la ripresa delle operazioni commerciali.

L’ormeggio delle navi che trasportano merci che presentano pericoli chimici o classificate pericolose dall’IMDG Code verrà valutato di volta in volta in funzione della tipologia delle altre navi eventuali presenti in porto.

### **Articolo 190 Vigilanza Antincendio**

Durante la permanenza della nave in porto con merci pericolose a bordo appartenenti al gruppo B dell’IMSBC code o comunque classificate tali dall’IMDG Code, questa Autorità Marittima in relazione al livello di pericolosità ed alla quantità delle medesime, ove lo giudichi necessario, sentito il parere del Servizio Chimico di Porto, potrà richiedere la predisposizione di apposita vigilanza antincendio per fronteggiare eventuali situazioni di emergenza.

La vigilanza Antincendio sarà espletata:

- .1 a mezzo sorveglianza antincendio di bordo, oppure;
- .2 a mezzo servizio antincendio dei Vigili del Fuoco o servizio integrativo antincendio, ove ritenuto opportuna, con dispositivi mobili antincendio adeguati prescritti di volta in volta.

### **Articolo 191 Autorizzazione**

In applicazione delle presenti disposizioni, costituiscono parte integrante dell’ Autorizzazione rilasciata da questa Autorità Marittima i seguenti documenti:

#### Caricazione:

- .1 Scheda di Caricazione;
- .2 Piano di caricazione;
- .3 Scheda di informazioni sul carico;
- .4 Eventuale certificato integrativo del Servizio Chimico di Porto.

#### Scaricazione/transito:

- .1 Scheda di scaricazione/transito;
- .2 Eventuale certificato integrativo del Servizio Chimico di Porto.

### **Articolo 192 Disposizioni finali**

Questa Autorità Marittima, alla partenza della nave alla quale è stata rilasciata l’autorizzazione alla caricazione di merce solida alla rinfusa, informerà l’Autorità Marittima del porto italiano di eventuale scalo della nave.

Le operazioni di carica e scarica devono essere effettuate con la massima cura, onde evitare incidenti di qualsiasi natura e sotto la diretta sorveglianza e responsabilità del Comandante o di un Ufficiale di coperta da lui delegato.

Qualunque danno a persone e/o cose, derivante da una errata o incompleta dichiarazione delle caratteristiche fisiche, chimiche e di nocività della merce da caricare/scaricare, verrà imputato al caricatore.

## ALLEGATO 36

All'UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO - GUARDIA COSTIERA di VASTO  
To Harbour Master Office – Coast Guard of VASTO

Il sottoscritto \_\_\_\_\_ con sede in \_\_\_\_\_  
*The undersigned* *Address*

\_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_ fax. \_\_\_\_\_  
*Phone number* *fax number*

armatore/ raccomandatario marittimo della nave \_\_\_\_\_ n. IMO \_\_\_\_\_  
*Owner / ship's agent of the ship* *IMO no*

bandiera \_\_\_\_\_ TSL(GT) \_\_\_\_\_ data di impostazione chiglia \_\_\_\_\_  
*Flag* *G.T.* *Year built of built*

abilitata a navigazione \_\_\_\_\_ E.T.A. \_\_\_\_\_ ormeggio \_\_\_\_\_  
*Navigation* *E.T.A.* *Berth*

### **CHIEDE**

### **REQUIRES**

L'autorizzazione all'imbarco e trasporto / il nulla osta allo sbarco sulla/dalla nave predetta dei carichi di cui all'allegata scheda di caricazione/scaricazione/transito di carichi solidi alla rinfusa (Allegato 2);

*the authorization to load and transport / to unload the cargoes reported in the loading/unloading/transit of solid bulk cargoes (annex 2) on / from the mentioned ship;*

### **DICHIARA:**

### **DECLARES:**

che sulla base delle dichiarazioni ricevute lo stivaggio del carico a bordo sarà effettuato, a cura del comando di bordo, tenendo conto:

*that aboard the stowage of the cargo will be made by the Master, considering:*

1. \_\_\_\_\_ della certificazione della nave;  
*of the ship's certification;*
2. \_\_\_\_\_ della presenza di altro carico a bordo (merci pericolose e/o derrate alimentari);  
*of the dangerous goods and/or foodstuffs aboard the ship;*
3. \_\_\_\_\_ dei criteri di separazione e stivaggio prescritti dal D.M. 22 luglio 1991 e, solo per navi in navigazione internazionale, delle norme di sicurezza di cui al cap. VI della SOLAS;  
*the methods of segregation and stowage established by D.M. 22 July 1991 and by safety regulations of SOLAS VI;*
4. \_\_\_\_\_ delle condizioni riportate nel libretto di carico di cui alla regola 7.2 del cap. VI della SOLAS o nel fascicolo di istruzioni al comandante della nave sulla stabilità vidimato dall'organismo tecnico;  
*the booklet according to SOLAS VI/7.2;*

5. del piano di caricazione/scaricazione, concordato tra comandante e rappresentante del terminale di cui alla regola 7.3 del cap. VI della SOLAS (Allegato 3);  
*the loading/unloading plan, agreed by master and Terminal, according to SOLAS VI/7. (annex 3);*

**ALLEGA**

**ENCLOSES**

- scheda di caricazione/scaricazione/transito di carichi solidi alla rinfusa (allegato 2);  
*form for loading/unloading/transit of solid bulk cargoes Tab unloading (annex 2)*
- piano di caricazione/scaricazione concordato con il rappresentante del Terminale (allegato 3);  
*loading/ unloading plan agreed with the representative of the Terminal (annex 3)*
- scheda di informazioni sul carico (allegato 4);  
*form for cargo information (annex 4)*
- dichiarazione circa le modalità di svolgimento delle operazioni di caricazione/scaricazione (allegato 5);  
*Statement about how loading/unloading operations (annex 5)*
- copia della check-list di sicurezza terra nave concordata tra il comandante della nave e il rappresentante del terminale (allegato 6);  
*Copy of the check-list of security earth ship agreed between the master and the terminal representative (annex 6)*
- certificato/i rilasciato/i dal consulente chimico di porto per la non pericolosità all'apertura delle stive, eventuale accesso e successiva discarica della merce;  
*Certificate/s issued by the consultant to carry chemical not dangerous for the opening of the hold-up and any subsequent landfill of goods);*
- dichiarazione di cui alla regola 10.2 del cap. XII della SOLAS rilasciata da un ente collaudatore accreditato dall'Amministrazione del paese di produzione del prodotto o da un laboratorio della Pubblica Amministrazione o, in caso di giustificata urgenza, da un chimico iscritto all'albo professionale  
*Statement under Rule 10.2 of the cap. XII of Solas issued by an institution accredited by the test of the country of production of the product or a school of public administration or, in case of urgency justified by a registered professional chemical;*
- certificazione della nave.  
*Certification of the vessel*

Data \_\_\_\_\_

Date

(Nome, cognome e firma)

(Name, surname and signature)

**N.B. La documentazione indicata nei precedenti punti può essere presentata in fotocopia – anche non autenticata – oppure inviata via facsimile, posta elettronica o altro mezzo riconosciuto**

All'Autorità Marittima di Vasto <i>To Harbour Master Office of Vasto</i>		<b>SCHEDA DI CARICAZIONE/SCARICAZIONE /TRANSITO DI CARICHI SOLIDI ALLA RINFUSA FORM FOR LOADING/UNLOADING/TRANSIT OF SOLID BULK CARGOES</b>				<b>ALLEGATO 37</b>
NAVE: <i>SHIP'S NAME:</i>	Stazza lorda: <i>Gross tonnage:</i>	N° iscrizione: <i>Official number:</i>	Viaggio da: <i>Voyage from:</i>		Eventuale scalo in porto italiano: <i>Italian port of call:</i>	
Nazionalità: <i>Nationality:</i>	Uff. iscrizione: <i>Port of Registry:</i>		a: to:			
<b>NOME TECNICO DELLA MERCE <i>TECHNICAL NAME OF THE GOODS</i></b>	<b>GRUPPO <i>GROUP</i></b>	<b>QUANTITÀ <i>QUANTITY</i></b>	<b>N° ONU <i>UN No.</i></b>	<b>CLASSE <i>CLASS</i></b>	<b>N° BC <i>BC No.</i></b>	
DOCUMENTI ALLEGATI <i>DOCUMENTS TO BE ENCLOSED</i>			IL RACCOMANDATARIO MARITTIMO <i>THE SHIP'S AGENT</i>			
<input type="checkbox"/> Certificazione sull'idoneità della nave al trasporto (Libretto di carico/documento di stabilità e attestazione di idoneità) <input type="checkbox"/> Dichiarazione del comandante (art. 5 Regolamento); <input type="checkbox"/> Scheda di informazione sul carico compilata dal caricatore; <input type="checkbox"/> dichiarazione da parte del caricatore attestante che il contenuto di umidità specificato nella "Scheda di informazione sul carico" corrisponde al contenuto medio di umidità della merce al momento dell'imbarco. Per le merci elencate al gruppo A dell'IMSBC code immagazzinate all'aperto e/o movimentate in condizioni meteo avverse; il caricatore dovrà rilasciare al Comandante della nave un certificato attestante il contenuto di "umidità" all'atto della caricazione; <input type="checkbox"/> Scheda di sicurezza specifica della merce (solo per merci del gruppo B); <input type="checkbox"/> dichiarazione da parte del caricatore attestante che le caratteristiche chimiche della merce corrispondono a quelle esistenti al momento della caricazione;			L'AUTORITÀ MARITTIMA <i>THE HARBOUR MASTER OFFICE</i>			





SCHEDA INFORMAZIONI SUL CARICO  
FORM FOR CARGO INFORMATION

Caricatore <i>Shipper</i>	Numero(i) di riferimento <i>Reference number(s)</i>
Destinatario <i>Consignee</i>	Vettore <i>Carrier</i>
Nome/mezzo di trasporto <i>Name /means of transport</i>	Istruzioni o altro <i>Instructions or other matters</i>
Luogo-porto di partenza <i>port- place of departure</i>	
Luogo-porto di destinazione <i>Port- place of destination</i>	
Descrizione generale del carico (Tipo di materiale e pezzatura) <i>General description of the cargo</i> ( <i>Type of material, particle size</i> )	Massa lorda (kg-tonnellate) <i>Gross mass (kg-tonnes)</i>
<b>Specifiche del carico:</b> <b><i>Specification of the cargo:</i></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fattore di stivaggio <i>Stowage factor</i></li> <li>- Angolo di riposo <i>Angle of repose</i></li> <li>- Istruzioni per il livellamento <i>Trimming procedures</i></li> <li>- Proprietà chimiche * se presenti pericoli potenziali <i>Chemical properties * if potential hazard</i></li> </ul> <p>* come classe IMO, n° UN o BC e n° EmS * e.g. <i>IMO class, UN No. or BC No and EmS No.</i></p>	
Speciali proprietà del carico <i>Relevant special properties of the cargo</i>	Certificati addizionali * <i>Additional certificate(s)*</i> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Certificato del contenuto di umidità e del valore di umidità limite per il trasporto <i>Certificate of moisture content and transportable moisture limit</i></li> <li><input type="checkbox"/> Certificato attestante l'esposizione all'ambiente <i>Weathering certificate</i></li> <li><input type="checkbox"/> Certificato di esenzione <i>Exemption certificate</i></li> <li><input type="checkbox"/> Altro (specificare) <i>Other (specify)</i></li> </ul> <p>* se richiesti * <i>if required</i></p>
<b>DICHIARAZIONE</b> <b><i>DECLARATION</i></b> Con la presente dichiaro che la spedizione è completamente e accuratamente descritta e che i risultati delle prove forniti e le altre specifiche, per quanto ne sia a conoscenza, sono corretti e possono essere considerati rappresentativi del carico da imbarcare. <i>I hereby declare that the consignment is fully and accurately described and that the given test results and other specifications are correct to the best of my knowledge and belief and can be considered as representative for the cargo to be load.</i>	Nome/qualifica, compagnia/organizzazione di chi firma <i>Name/status, company/organization of signatory</i>  Luogo e data <i>Place and date</i>  Firma per conto del caricatore <i>Signature on behalf of shipper</i>

Alla CAPITANERIA DI PORTO - GUARDIA COSTIERA di VASTO  
 To Harbour Master Office – Coast Guard of VASTO

Il sottoscritto \_\_\_\_\_ comandante  
*The undersigned* *master of*  
 della M/N \_\_\_\_\_ di bandiera \_\_\_\_\_  
*the ship* *Flag*  
 T.S.L. \_\_\_\_\_ N° IMO \_\_\_\_\_ in sosta nel porto di Vasto per imbarcare/ sbarcare  
*G.T.* *IMO N°* *berthed in the port of Vasto for loading/ unloading*  
 Ton. \_\_\_\_\_ di \_\_\_\_\_  
*Tons* *of*

**DICHIARA  
 DECLARES**

- di essere a conoscenza delle:  
*To be aware of:*
  - \_\_\_\_\_ caratteristiche chimiche e fisiche della merce solida alla rinfusa da imbarcare/trasportata;  
*Chemical and physical characteristics of the solid bulk cargo to load / transported;*
  - \_\_\_\_\_ informazioni tecniche necessarie per garantire l'osservanza delle disposizioni di legge relative alla sicurezza del personale e della nave;  
*Information needed to ensure compliance with the provisions of law relating to the safety of crew and the ship;*
  - \_\_\_\_\_ delle disposizioni dell'Ordinanza n° 42/10 del 15.12.2010 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto;  
*Dispositions of decree n° 42/10 dated 15.12.2010 of Vasto Harbour Master Office;*
- di essere in possesso di tutte le certificazioni di cui all'art. 3 del "Regolamento di Sicurezza per le operazioni di imbarco, sbarco e trasporto marittimo dei carichi solidi alla rinfusa e merci pericolose in colli del porto di Vasto"  
*to be in possession of all certificates in art. 3 of the "Safety Regulations for loading, unloading and shipping of bulk cargoes and dangerous goods in packaged into the Vasto port"*
- di essere in grado di attuare correttamente tutte le disposizioni indicate dal IMSBC code;  
*to be able to properly implement all the provisions specified by the IMSBC code*
- di essere in possesso del "fascicolo delle istruzioni al Comandante sulla Stabilità" e di trovarsi nelle condizioni previste per distribuire il carico in modo da garantire la stabilità della nave durante il viaggio;  
*to be in possession of the "Stability instructions" and good conditions provided to distribute the cargo to ensure the stability of the vessel during the voyage;*
- di avere informato l'equipaggio e gli addetti alla caricazione/scaricazione sugli eventuali rischi derivanti dal carico;  
*To have informed the crew and the workers loading/unloading on the possible risks relating the cargo;*
- di aver messo in atto tutte le previste misure di prevenzione, di pronto intervento anche di tipo sanitario, da impiegare in caso di situazioni di emergenza;  
*To have put in place all the preventive measures and prompt intervention in case of emergencies;*
- di avere ispezionato le stive e di avere accertato la loro idoneità a ricevere il carico;  
*to have inspected the holds and to have established their eligibility to receive the cargo;*
- di avere predisposto le misure di emergenza di legge e quelle previste dalla specifica tabella della merce da caricare / scaricare se compresa nell'elenco dell'Appendice 1 al IMSBC code;  
*Prepared to have the emergency measures law and those provided by the specification table of merchandise including whether to loading / unloading if inserted in the list of Appendix 1 of the IMSBC code;*
- di avere attivato e controllato l'efficienza delle installazioni fisse antincendio della nave, in caso di merci che possono dare luogo ad incendi e/o esplosioni  
*have enabled and checked the efficiency of fixed fire fighting installations of the ship, in case of goods which may lead to fire and explosion*
- che per le operazioni di caricazione/scaricazione dei carichi solidi alla rinfusa saranno applicate tutte le disposizioni contenute nella vigente normativa applicabile in materia, e quelle eventualmente prescritte dall'autorità marittima nell'autorizzazione all'imbarco / nulla osta allo sbarco;  
*For loading/unloading operations of solid bulk cargoes will apply all the provisions contained in the current legislation if applicable, and other regulations prescribed by Maritime Authority on the loading/unloading authorization;*
- che sono state concordate con il ricevitore la messa in opera di attrezzature e materiali per evitare la dispersione del carico nello specchio acqueo e nell'atmosfera;  
*That have been agreed with the receiver, the implementation of equipment and materials to avoid dispersion load in the water and atmosphere;*
- che le operazioni di caricazione/scaricazione delle merci alla rinfusa saranno effettuate sotto la diretta sorveglianza del Sig. \_\_\_\_\_ in qualità di \_\_\_\_\_.  
*That the loading/unloading operations of solid bulk cargoes will be carried out under directed supervision of Mr. \_\_\_\_\_ as \_\_\_\_\_.*

Data \_\_\_\_\_

Date

(Nome, cognome e firma)

(Name, surname and signature)

**CHECK-LIST DI SICUREZZA TERRA-NAVE**  
**SHIP SHORE SAFETY CHECK LIST**

Per caricazione / scaricazione di navi trasportanti carichi solidi alla rinfusa  
*For loading or unloading dry bulk cargo carriers*

Data: .....  
*Date*

Porto: ..... Terminale / Banchina.....  
*Port Terminal / Quay*

Pescaggio nella zona di ormeggio:.....  
*Available depth of water in berth*

Altezza minima riferita alla linea di galleggiamento \*: .....  
*Minimum air draft \**

Nome della nave: .....  
*Ship's name*

Pescaggio all'arrivo (letto/calcolato): .....  
*Arrival draft (read / calculated)*

Altezza riferita alla linea di galleggiamento: .....  
*Air draft*

Pescaggio alla partenza (calcolato): .....  
*Calculated departure draft...*

Altezza riferita alla linea di galleggiamento: .....  
*Air draft*

\*Il termine altezza minima riferita alla linea di galleggiamento deve essere considerato con attenzione: se la nave è su di un fiume o estuario, normalmente questo indica l'altezza massima dell'albero per poter passare sotto i ponti, mentre in banchina indica l'altezza disponibile o richiesta per passare sotto i sistemi di caricazione-scaricazione.

*\*the term air draft should be construed carefully: if the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height for passing under bridges, while on the berth it usually refers to the height available or required under loader or unloader.*

Il comandante e il responsabile del terminale, o un loro rappresentante, devono compilare congiuntamente la check-list. Per la sicurezza delle operazioni si richiede che si risponda affermativamente a tutte le domande e che si vistino tutte le voci. Se ciò non è possibile, devono essere forniti i motivi, e gli accordi raggiunti riguardo alle precauzioni da prendere tra la nave e il terminale. Se una domanda non fosse applicabile scrivere "N/A", spiegando, se possibile, il perché.  
*The master and terminal manager, or their representatives, should complete the check list jointly. The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively and the boxes ticked. If this is not possible, the reason should be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining why if appropriate.*

**Nota: Vedi "linee guida per la compilazione della check list di sicurezza Nave - Terra"**

*Note: See "guidelines for compilation ship - shore check list"*

NAVE  
SHIP

TERMINALE  
TERMINAL

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                          |                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. Il pescaggio nella zona di ormeggio e l'altezza riferita alla linea di galleggiamento sono sufficienti per le operazioni di caricazione / scaricazione?<br><i>Is the depth of water at the berth, and the air draft, adequate for the cargo operation to be completed?</i>                                                                                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. I sistemi di ormeggio sono adatti per contrastare gli effetti locali della marea, della corrente, delle condizioni meteorologiche, del traffico e delle navi in banchina ?<br><i>Are mooring arrangement adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside ?</i>                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. In caso di emergenza, la nave è in grado di allontanarsi dalla banchina in qualunque momento ?<br><i>In emergency, is the ship able to leave the berth at any time?</i>                                                                                                                                                                                                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. Esiste un mezzo di accesso sicuro tra la nave e la banchina:<br>Controllato da: Nave / Terminale<br>(sbarrare la voce corretta)<br><i>Is there safe access between the ship and the wharf?</i><br>Tended by Ship / Terminal<br>(cross out as appropriate)                                                                                                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. Il sistema di comunicazione concordato tra la nave e il terminale è operativo ?<br>Metodo di comunicazione..... Lingua.....<br>Canali radio / numeri di telefono.....<br><i>Is the agreed ship / terminal communications system operative?</i><br><i>Communication method ..... Language.....</i><br><i>Radio channels / telephone numbers.....</i>                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. Sono chiaramente identificate le persone a cui fare riferimento durante le operazioni ?<br>Personale di contatto della nave.....<br>Personale di contatto a terra.....<br>Ufficio.....<br><i>Are the liaison contact persons during operations positively identified?</i><br><i>Ship contact persons .....</i><br><i>Shore contact persons .....</i><br><i>Location.....</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. Ci sono, a bordo, equipaggio e, a terra, personale sufficienti per affrontare un'emergenza ?<br><i>Are adequate crew on board, and adequate staff in the terminal for emergency?</i>                                                                                                                                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                          |                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <p>8. Sono state comunicate e concordate operazioni di bunkeraggio ?<br/><i>Have any bunkering operations been advised and agreed?</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>9. Sono state comunicate e concordate riparazioni alla banchina o alla nave?<br/><i>Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed ?</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>10. E' stata concordata una procedura per riferire e registrare eventuali danni derivanti dalle operazioni di caricazione / scaricazione ?<br/><i>Have a procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed ?</i></p>                                                                                                                                                                                                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>11. La nave è fornita di copia delle norme portuali e del terminale, incluse le prescrizioni di sicurezza ed antinquinamento e i dettagli dei servizi di emergenza ?<br/><i>Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services?</i></p>                                                                                                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>12. Il caricatore ha comunicato al Comandante le caratteristiche del carico, secondo quanto indicato dalle prescrizioni del Capitolo VI della SOLAS ?<br/><i>Has the shipper provided the Master with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter VI of SOLAS?</i></p>                                                                                                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>13. L'atmosfera nelle stive e nei locali chiusi in cui può essere necessario entrare è sicura, sono stati identificati i carichi fumigati ed è stata concordata tra la nave e il terminale la necessità di monitorare l'atmosfera?<br/><i>Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required, have fumigated cargoes been identified and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal?</i></p> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>14. Sono stati forniti alla nave / terminale il valore della capacità di movimentazione del carico ed ogni valore limite di movimento dei caricatori / scaricatori ?<br/> Caricatore.....<br/> Caricatore.....<br/> Caricatore.....<br/> <i>Have cargo handling capacity and any limits of travel for each loader/unloader been passed to the ship/terminal ?</i><br/> Loader.....<br/> Loader.....<br/> Loader.....</p>                                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

NAVE  
SHIP

TERMINALE  
TERMINAL

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                          |                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <p>15. E' stato definito un piano di caricazione / scaricazione per ogni fase di caricazione/discarica della zavorra o scaricazione/zavorramento ?<br/>Copia depositata a .....<br/><i>Has a cargo loading or unloading plan been calculated for all stages of loading / deballasting or unloading / ballasting ?</i><br/>Copy lodged with.....</p>                                                                                                                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>16. Sono state chiaramente identificate nel piano di caricazione / scaricazione le stive in cui si dovrà lavorare, evidenziando la sequenza dei lavori, la quantità e la quantità di carico da trasferire ogni volta che la stiva lavora?<br/><i>Has the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked?</i></p>                                                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>17. E' stata valutata la necessità di livellare il carico nelle stive e concordati il metodo e il grado ?<br/><i>Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and the method and extent been agreed ?</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>18. Sia la nave che il terminale sono d'accordo che nel caso in cui il programma di zavorramento rimanga indietro rispetto alle operazioni sul carico, sarà necessario interrompere le operazioni di caricazione / scaricazione finché lo zavorramento non sarà tornato in pari ?<br/><i>Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it will be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up ?</i></p> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>19. Sono state esplicitate alla nave ed accettate, le procedure per la rimozione dei residui di carico dalle stive durante la scaricazione ?<br/><i>Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading, been explained to the ship and accepted?</i></p>                                                                                                                                                                                                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>20. Sono state definite e concordate le procedure per l'assetto definitivo della nave in caricazione ?<br/><i>Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed ?</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**NAVE  
SHIP**

**TERMINALE  
TERMINAL**

**21. Al terminale è stato riferito il tempo richiesto dalla nave per essere pronta a partire, al termine delle operazioni?**  
*Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work?*

---

**Ora .....**  
*Time*

**Data .....**  
*Date*

**Per la nave .....**  
*For ship*

**Per il terminale .....**  
*For terminal*

**Grado**  
*Rank*

**Posizione / titolo**  
*Position / title.*



# LINEE GUIDA PER LA COMPILAZIONE DELLA CHECK-LIST DI SICUREZZA TERRA-NAVE

## GUIDELINES FOR COMPLETING THE SHIP/SHORE SAFETY CHECKLIST

Il fine della check-list di sicurezza terra-nave è quello di migliorare il rapporto di lavoro tra la nave e il terminal, e perciò di incrementare la sicurezza durante le operazioni. Malintesi ed errori si hanno quando gli ufficiali delle navi non comprendono le intenzioni del personale del terminal, e lo stesso succede quando il personale del terminal non capisce cosa la nave possa o non possa fare in sicurezza. La compilazione congiunta della check-list è utile per permettere alla nave e al personale del terminal di riconoscere i pericoli potenziali e meglio prepararsi per affrontarli.

*The purpose of the Ship/Shore Safety Checklist is to improve working relationships between ship and terminal and thereby to improve the safety operations. Misunderstandings occur and mistakes can be made when ships' officers do not understand what the ship can and cannot safely do.*

*Completing the checklist together is intended to help ship and terminal personnel to recognize potential problems, and to be better prepared for them.*

### **1. Il pescaggio nella zona di ormeggio e l'altezza riferita alla linea di galleggiamento\* sono sufficienti per le operazioni di caricazione / scaricazione?**

Il pescaggio deve essere determinato sull'intera area che sarà occupata dalla nave, e il terminal deve essere informato dei valori di pescaggio e di altezza massima riferita alla linea di galleggiamento della nave necessari durante le operazioni. Qualora il pescaggio dopo la caricazione determini una ridotta altezza dell'acqua sotto la chiglia, il comandante deve valutare e confermare che il pescaggio proposto per la partenza è sufficiente e sicuro.

Devono essere fornite alla nave tutte le informazioni disponibili riguardanti la densità e gli inquinanti dell'acqua nella zona di ormeggio.

\*Il termine altezza riferita alla linea di galleggiamento deve essere considerato con attenzione: se la nave è su di un fiume o estuario, normalmente questo indica l'altezza massima dell'albero per poter passare sotto i ponti, mentre in banchina indica l'altezza disponibile o richiesta per passare sotto i sistemi di caricazione-scaricazione.

***Is the depth of water at the berth, and the air draught \*, adequate for the cargo operations to be completed ?***

*The depth of water should be determined over the entire area the ship will occupy, and the terminal should be aware of the ship's maximum air draught and water draught requirements during operations. Where the loaded draught means a small underkeel clearance at departure, the Master should consult and confirm that the proposed departure draught is safe and suitable.*

*The ship should be provided with all available information about density and contaminants of the water at the berth.*

\* *The term air draught should be construed carefully: if the ship is in a river or an estuary it usually refers to maximum mast height for passing under bridges, while on the berth it usually refers to the height available or required under the loader or unloaders.*

### **2. I sistemi di ormeggio sono adatti per contrastare gli effetti locali della marea, della corrente, delle condizioni meteorologiche, del traffico e delle navi in banchina ?**

Bisogna prestare la dovuta attenzione alla necessità di predisporre efficienti parabordi. Le navi devono rimanere ben assicurate ai loro ormeggi. Lungo i moli e le banchine bisogna evitare l'oscillare delle navi mantenendo ben tesi i cavi di ormeggio; bisogna prestare attenzione ai movimenti delle navi causati dalla marea, dalla corrente, dal passaggio delle altre navi o dalle operazioni in corso.

Non si devono usare insieme nella stessa direzione cavi in acciaio e cime in fibra, a causa della differente elasticità.

***Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside ?***

*Due regard should be given to the need for adequate fendering arrangements. Ships should remain well secured in their moorings. Alongside piers or quays, racking of the ship should be prevented by keeping mooring lines taut; attention should be given to the movement of the ship caused by tides, current or passing ships and by the operation in progress.*

*Wire ropes and fibre ropes should not be used together in the same direction because of differences in their elastic properties.*

### **3. In caso di emergenza, la nave è in grado di allontanarsi dalla banchina in qualunque momento ?**

La nave deve di norma essere in grado di muoversi autonomamente con breve preavviso, a meno che non sia stato raggiunto l'accordo con il rappresentante del terminal e l'autorità portuale, dove applicabile, di tenere ferma la nave.

In caso di emergenza, una nave può incontrare ostacoli nell'abbandonare l'ormeggio con breve preavviso per una serie di fattori. Questi includono la bassa marea, un eccessivo pescaggio, la mancanza di rimorchiatori, l'impossibilità di navigare di notte, il motore principale spento, ecc.. Sia la nave che il terminal devono essere sapere se uno qualsiasi di questi fattori è presente, così da potere prendere ulteriori precauzioni, se necessario.

Le procedure da utilizzarsi in caso di emergenza per le operazioni di allontanamento dall'ormeggio devono essere concordate, tenendo conto dei possibili rischi. Se sono necessari cavi di rimorchio di emergenza, questi devono essere posizionati e assicurati prestando molta attenzione.

***In emergency, is the ship able to leave the berth at any time?***

*The ship should normally be able to move under its own power at short notice, unless agreement immobilise the ship has been reached with the terminal representative, and the port authority where applicable.*

*In an emergency a ship may prevented from leaving the berth at short notice by a number of factors. These include low tide, excessive trim or draught, lack of tugs, no navigation possible at night, main engine immobilised, etc. both the ship and the terminal should be aware if any of these factors apply, so that extra precautions can be taken if need be.*

*The method to be used for any emergency unberthing operation should be agrees taking into account the possible risks involved. If emergency towing-off wires are required, agreement should be reached on their position and method of securing.*

### **4. Esiste un mezzo di accesso sicuro tra la nave e la banchina?**

Il mezzo di accesso tra la nave e la banchina deve essere sicuro e a norma di legge, e deve essere predisposto o dalla nave o dal terminal. Esso deve consistere di una passerella apposita o di una scaletta con una rete di sicurezza sottostante. Il mezzo di accesso deve essere controllato, dal momento che può venire danneggiato dalle variazioni di altezza o di pescaggio; **le persone incaricate di controllarlo devono essere concordate tra la nave e il terminal, e registrate sulla check-list**

La passerella deve essere posizionata in modo che non sia proprio al di sotto del carico sospeso durante la caricazione / scaricazione. Deve essere ben illuminata quando è buio. Un salvagente anulare con sagola galleggiante deve essere sempre disponibile a bordo, vicino alla passerella o alla scaletta di cortesia.

***Is there safe access between the ship and the wharf ?***

*The means of access between the ship and the wharf must be safe and legal, and may be provided by either ship or terminal. It should consist of an appropriate gangways or accommodation ladder with a properly fastened safety net underneath it. Access equipment must be tended, since it can be damaged as a result of changing heights and draughts; **persons responsible for tending it must be agreed between the ship and terminal, and recorded in the checklist.***

*The gangway should be positioned so that it is not underneath the path of cargo being loaded or unloaded. It should be well illuminated during darkness. A lifebuoy with a heaving line should be available on board the ship near the gangway or accommodation ladder.*

**5. Il sistema di comunicazione concordato tra la nave e il terminal è operativo ?**

Le comunicazioni tra l'ufficiale responsabile in servizio sulla nave e il personale a terra devono essere mantenute nel modo più efficiente possibile. **Il metodo di comunicazione e la lingua concordati, oltre ai numeri di telefono necessari e/o ai canali radio, devono essere riportati nella check-list.**

***Is the agreed ship/terminal communications system operative ?***

*Communication should be maintained in the most efficient way between the responsible officer on duty on the ship and the responsible person ashore. **The selected system of communication and the language to be used, together with the necessary telephone numbers and/or radio channels, should be recorded in the checklist.***

**6. Sono chiaramente identificate le persone a cui fare riferimento durante le operazioni ?**

Il personale di controllo a bordo e a terra deve mantenersi in comunicazione costante tra loro e con i rispettivi responsabili. **I loro nomi e, se necessario, dove sono rintracciabili, devono essere riportati sulla check-list.**

Lo scopo è quello di prevenire l'insorgere di situazioni pericolose, ma, se ciò non fosse possibile, un buon sistema di comunicazione e il sapere chi è responsabile possono essere strumenti efficaci per affrontare l'evenienza.

***Are the liaison contact persons during operations positively identified?***

*The controlling personnel on ship and terminal must maintain an effective communication with each other and their respective supervisors. **Their names, and if appropriate where they can be contacted, should be recorded in the checklist.***

*The aim should be to prevent development of hazardous situations, but if such a situation does arise, good communication and knowing who has proper authority can be instrumental in dealing with it.*

**7. Ci sono, a bordo, equipaggio e, a terra, personale sufficienti per affrontare un'emergenza ?**

Non è possibile o consigliabile valutare tutte le situazioni, ma è importante che vi sia un sufficiente numero di persone sia a bordo che a terra, durante l'intera durata della sosta della nave, in modo da poter affrontare l'eventuale emergenza.

I segnali da usarsi in caso di una emergenza a terra o a bordo devono essere ben compresi e conosciuti da tutto il personale coinvolto nelle operazioni.

***Are adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency ?***

*It is not possible or desirable to specify all conditions, but it is important that a sufficient number of personnel should be on board the ship and in the terminal throughout the ship's stay, to deal with an emergency.*

*The signals to be used in the event of an emergency arising ashore or on board should be clearly understood by all personnel involved in cargo operations.*

**8. Sono state comunicate e concordate operazioni di bunkeraggio ?**

Devono esseri identificati la persona che a bordo si occupa delle operazioni di bunkeraggio, il tempo necessario, il metodo di rifornimento (da terra con una condotta, con una bettolina ecc.) e la posizione del punto di bunkeraggio a bordo. Le operazioni di bunkeraggio devono essere

coordinate con le operazioni relative al carico. Le procedure devono essere concordate con il terminal.

***Have any bunkering operations been advised and agreed ?***

*The person on board in charge of bunkering must be identified, together with the time, method of delivery (hose from shore, bunker barge, etc.) and the location of the bunker point on board. Loading of bunkers should be coordinated with the cargo operation. The terminal should confirm agreement to the procedure.*

**9. Sono state comunicate e concordate riparazioni alla banchina o alla nave?**

I lavori che comportano uso di fonti di calore, comprese le saldature, le combustioni o l'uso di fiamme libere, sia che avvengano a bordo che in banchina, necessitano di un permesso particolare. I lavori sul ponte che possano interferire con le operazioni relative al carico devono essere coordinate.

In caso di navi per trasporto combinato, è necessario un "certificato di non pericolosità" (anche per le tubazioni e le pompe), rilasciato da un chimico a terra autorizzato dal terminal o dall'Autorità portuale.

***Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed?***

*Hot work, involving welding, burning or use of naked flame, whether on the ship or the wharf may require a hot work permit. Work on deck which could interfere with cargo work; will need to be coordinated.*

*In the case of combination carrier a gas free certificate (including for pipelines and pumps) will be necessary, issued by a shore chemist approved by the terminal or port authority.*

**10. E' stata concordata una procedura per riferire e registrare eventuali danni derivanti dalle operazioni di caricazione / scaricazione ?**

In questo tipo di operazioni possono verificarsi danni. Per evitare contrasti, è necessario concordare, prima dell'inizio delle operazioni commerciali, una procedura per registrare eventuali danni. Un accumulo di lievi danni alle opere in acciaio può causare una significativa perdita in robustezza per la nave, perciò è necessario segnalare ogni danno, in modo da poter provvedere subito alla riparazione.

***Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed?***

*Operational damage can be expected in a harsh trade. To avoid conflict, a procedure must be agreed, before cargo operations commence to record such damage. An accumulation of small items of damage to steel work can cause significant loss of strength for the ship, so it is essential that damage is noted, to allow prompt repair.*

**11. La nave è fornita di copia delle norme portuali e del terminal, incluse le prescrizioni di sicurezza ed antinquinamento e i dettagli dei servizi di emergenza ?**

Sebbene molte informazioni vengano normalmente fornite dall'agente marittimo, è opportuno fornire alla nave, al momento del suo arrivo, una scheda informativa contenente queste informazioni e anche ogni regola locale sulla scarica delle acque di zavorra e sul lavaggio delle stive.

***Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services ?***

*Although much information will normally be provided by a ship's agent, a fact sheet containing this information should be passed to the ship on arrival, and should include any local regulations controlling the discharge of ballast water and hold washings.*

**12. Il caricatore ha comunicato al Comandante le caratteristiche del carico, secondo quanto indicato dalle prescrizioni del Capitolo VI della SOLAS ?**

Il caricatore deve fornire al Comandante tutte le informazioni di cui è in possesso riguardanti, per esempio, il tipo di carico, la granulometria, la quantità da imbarcare, il fattore di stivaggio e il contenuto di umidità del carico. Il BC Code fornisce le linee guida a questo riguardo.

La nave deve essere avvisata di ogni materiale che possa contaminare o reagire con il carico pianificato, e la nave deve assicurare che le stive non contengono tali materiali.

***Has the shipper provided the master with the properties of the cargo in accordance with requirements of chapter VI of SOLAS?***

*The shipper should pass to the Master, for example, the grade of cargo, particle size, quantity to be loaded, stowage factor, and cargo moisture content. The IMO BC Code gives guidance on this.*

*The ship should be advised of any material which may contaminate or react with the planned cargo, and the ship should ensure that the holds are free of such material.*

**13. L'atmosfera nelle stive e nei locali chiusi in cui può essere necessario entrare è sicura, sono stati identificati i carichi fumigati ed è stata concordata tra la nave e il terminal la necessità di monitorare l'atmosfera?**

La corrosione della struttura in acciaio o le caratteristiche del carico possono portare alla formazione di un'atmosfera pericolosa. Attenzione va prestata a: la diminuzione dell'ossigeno nelle stive; gli effetti della fumigazione sia del carico da sbarcare, sia del carico da imbarcare, stazionato nei sili, da dove il gas può diffondersi a bordo senza alcun avvertimento; lo sviluppo di gas, velenosi o esplosivi, dalle stive adiacenti o da altri spazi per il carico.

***Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required, have fumigated cargoes been identified, and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal?***

*Rusting of steelwork; or the characteristics of a cargo may cause a hazardous atmosphere to develop. Consideration should be given to: oxygen depletion in holds; the effect of fumigation either of cargo to be discharged, or of cargo in a silo before loading from where gas can be swept on board along with the cargo with no warning to the ship, and leakage of gases, whether poisonous or explosive, from adjacent holds or other spaces.*

**14. Sono stati forniti alla nave / terminal il valore della capacità di movimentazione del carico ed ogni valore limite di movimento dei caricatori / scaricatori ?**

Il numero di mezzi di caricazione / scaricazione da utilizzare deve essere concordato, e le loro capacità di movimentazione devono essere conosciute da entrambe le parti. **Il valore massimo concordato della rata di caricazione / scaricazione deve essere riportato nella check-list.**

Devono essere indicati i limiti entro cui i mezzi di caricazione / scaricazione devono muoversi. Questa informazione è essenziale quando si pianificano le operazioni relative al carico per una banchina dove una nave deve essere spostata da una posizione ad un'altra per essere caricata. L'equipaggiamento deve venire sempre controllato per riscontrare eventuali difetti e per assicurarsi che sia stato pulito ogni residuo del precedente carico. La precisione dei dispositivi di pesatura deve essere verificata frequentemente.

***Have the cargo handling. capacity and any limits of travel for each loader/unloader been passed to the ship/terminal ?***

*The number of loaders or unloaders to be used should be agreed and their capabilities understood by both parties. The agreed maximum transfer rate for each loader/unloader should be recorded in the checklist.*

*Limits of travel of loading or unloading equipment should be indicated. This is essential information when planning cargo operations in berths where a ship must be shifted from one position to another due to loading. Gear should always be checked for faults and that it is clear of contaminants from previous cargoes. The accuracy of weighing devices should be ascertained frequently.*

**15. E' stato definito un piano di caricazione / scaricazione per ogni fase di caricazione/discarica della zavorra o scaricazione/zavorramento ?**

Se possibile la nave deve preparare tale piano prima del suo arrivo. Per permettere alla nave di farlo, il terminal deve fornire ogni informazione necessaria alla nave a tal proposito. Per le navi che richiedono il calcolo della resistenza longitudinale, il piano deve tenere conto di ogni valore limite ammissibile per i momenti flettenti e per le forze di taglio. Il piano deve essere concordato con il

terminal e una copia di esso deve essere consegnata per l'uso da parte dello staff del terminal. Tutti gli ufficiali di guardia a bordo e i sovrintendenti del terminal devono avere accesso ad una copia del piano. Non sono ammesse deviazioni dal piano non concordate con il comandante.

**In accordo con la regola VI/7 SOLAS, si deve presentare una copia del piano all'autorità competente dello Stato del porto. La persona che riceve tale copia va segnata nella check-list.**

*Has a cargo loading and unloading plan been calculated for all stages of loading/deballasting or unloading/ballasting?*

*Where possible the ship should prepare the plan before arrival. To permit her to do so the terminal should provide whatever information the ship requests for planning purposes. On ships which require longitudinal strength calculations, the plan should take account of any permissible maxima for bending moments and shear forces. The plan should be agreed with the terminal and a copy passed over for use of terminal staff. All watch officers on board and terminal supervisors should have access to a copy. No deviation from the plan should be allowed without agreement of the master.*

**According to SOLAS regulation VI/7, it is required to lodge a copy of the plan with the appropriate authority, of the port State. The person receiving the plan should be recorded in the checklist.**

**16. Sono state chiaramente identificate nel piano di caricazione / scaricazione le stive in cui si dovrà lavorare, evidenziando la sequenza dei lavori, la quantità e il tipo di carico da trasferire ogni volta che la stiva lavora?**

Le informazioni necessarie devono essere fornite nel modello mostrato nell'Annesso 5.

*Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked?*

*The necessary information should be provided in the form as set out in Annex 5.*

**17. E' stata valutata la necessità di livellare il carico nelle stive e concordati il metodo e il grado?**

Un metodo ben conosciuto è il livellamento che viene effettuato direttamente con la condotta di carico, e questo normalmente fornisce risultati soddisfacenti. Altri metodi usano ruspe, caricatori frontali, deflettori a pala, macchinari di livellamento e anche il livellamento manuale. Il grado di livellamento dipende dalla natura del carico, e deve essere in accordo con il BC Code.

*Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and the method and extent been agreed ?*

*A well-known method is spout trimming, and this can usually achieve a satisfactory result. Other methods use bulldozers, front-end loaders, deflector blades, trimming machines or even manual trimming. The extent of trimming will depend upon the nature of the cargo, and must be in accordance with the BC Code.*

**18. Sia la nave che il terminal sono d'accordo che nel caso in cui il programma di zavorramento rimanga indietro rispetto alle operazioni sul carico, sarà necessario interrompere le operazioni di caricazione / scaricazione finché lo zavorramento non sarà tornato in pari ?**

Tutte le parti avranno interesse affinché le operazioni di caricazione / scaricazione non vengano interrotte, se possibile. Comunque, se i programmi relativi al carico o alla zavorra non sono alla pari, deve essere ordinata, e accettata dal terminal, l'interruzione delle operazioni da parte del Comandante per scongiurare la possibilità di sottoporre a sforzi intensi la struttura della nave.

Il piano di caricazione definisce spesso alcune fasi di controllo delle operazioni, quando le condizioni dovranno fornire conferma che le operazioni relative al carico e alla zavorra procedono di pari passo.

Se la rata massima alla quale la nave può ricevere in sicurezza il carico è inferiore alla capacità di movimentazione del terminal, può essere necessario concordare delle pause nel programma di trasferimento del carico a bordo oppure il terminal dovrà far operare i propri macchinari al di sotto della capacità massima.

Nelle zone in cui è probabile incontrare una temperatura ambientale molto bassa, deve essere valutato il potenziale pericolo di congelamento delle zavorre o delle linee relative alla zavorra.

***Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operations, it will be necessary to suspend cargo operations until the ballast operation has caught up ?***

*All parties will prefer to load or discharge the cargo without stops if possible. However, if the cargo or ballast programmes are out of step a stop to cargo handling must be ordered by the Master and accepted by the terminal to avoid the possibility of inadvertently overstressing the ship's structure.*

*A cargo operations plan will often indicate cargo check points, when conditions will also allow confirmation that the cargo and ballast handling operations are in alignment.*

*If the maximum rate at which the ship can safely accept the cargo is less than the cargo handling capacity of the terminal, it may be necessary to negotiate pauses in the cargo transfer programme or for the terminal to operate equipment at less than the maximum capacity.*

*In areas where extremely cold weather is likely, the potential for frozen ballast or ballast lines should be recognized.*

**19. Sono state esplicitate alla nave ed accettate, le procedure per la rimozione dei residui di carico dalle stive durante la scaricazione ?**

L'uso di ruspe, caricatori frontali o martelli pneumatici per smuovere il materiale sfuso, deve essere valutato con cura, in quanto procedure errate possono danneggiare o deformare le strutture in acciaio della nave. Un accordo precedente sulla necessità e il metodo, oltre ad una adeguata supervisione degli operatori, permetterà di evitare reclami o danneggiamenti alla struttura della nave.

***Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading, been explained to the ship and accepted ?***

*The use of bulldozers, front-end loaders or pneumatic/hydraulic hammers to shake material loose, should be undertaken with care as wrong procedures can damage or distort ships' steel work;. Prior agreement to the need and method intended, together with adequate supervision of operators will avoid subsequent claims or weakening of the ship's structure.*

**20. Sono state definite e concordate le procedure per l'assetto definitivo della nave in caricazione ?**

Ogni stima che sia stata effettuata all'inizio delle operazioni di caricazione per aggiustare l'assetto della nave può essere considerata solo come una previsione, e non deve essere tenuta in troppa considerazione. Tale valore ha senso perché assicura che la prescrizione non è stata trascurata o ignorata. I valori effettivi delle quantità e i posizionamenti da utilizzarsi per raggiungere l'assetto definitivo della nave dipendono dalle letture del valore di pescaggio prese appena prima.

**La nave deve essere informata della portata dei mezzi trasportatori, dal momento che tale quantità può essere ingente e può essere caricata ancora merce quando viene dato l'ordine di "interrompere la caricazione". Questo valore deve essere registrato nella check-list.**

***Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed ?***

*Any tonnages proposed at the commencement of loading for adjusting the trim of the ship can only be provisional and too much importance should not be attached to them. The significance lies in ensuring that the requirement is not overlooked or ignored. The actual quantities and positions to be used to achieve final ship's trim will depend upon the draft readings taken immediately beforehand.*

***The ship should be informed of the tonnage on the conveyor system since that quantity may be large and must still be loaded when the order "stop loading" is given. This figure should be recorded in the checklist.***

**21. Al terminal è stato riferito il tempo richiesto dalla nave per essere pronta a partire, al termine delle operazioni?**

La procedura per prendere il largo rimane importante, come lo è sempre stata, e non si deve economizzare su di essa. I boccaporti devono essere progressivamente chiusi al termine delle operazioni, così che solo uno o due di essi rimanga da chiudere al termine delle operazioni relative al carico.

I moderni terminal con pescaggio elevato per grandi navi possono avere alcuni brevi corridoi di transito prima di poter raggiungere il mare aperto. Il tempo necessario per allontanarsi, perciò, può variare tra il giorno e la notte, tra l'estate e l'inverno, o in funzione delle condizioni meteorologiche.

Bisogna avvertire immediatamente il terminal se si ha necessità di un tempo maggiore.

***Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work?***

*The procedure of securing for sea remains as important as it ever was, and should not be skimped. Hatches should be progressively secured on completion so that only one or two remain to be closed after cargowork is finished.*

*Modern deep water terminals for large ships may have very short passages before the open sea is encountered. The time needed to secure, therefore may vary between day or night, summer or winter, fine weather or foul weather.*

*Early advice must be given to the terminal if an extension of time is necessary.*



## **CAPO II**

### **IMBARCO, SBARCO E TRASPORTO DI MERCE PERICOLOSA IN COLLI**

#### **Articolo 193** **Definizioni**

Ai fini del presente Regolamento, e nello specifico per questo capo, s'intendono:

- **Decreto (D. 303):** Decr. 7 aprile 2014, n. 303/2014 "Procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (Transshipment) delle merci pericolose;

#### **Art. 194**

#### **Procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (Transshipment) delle merci pericolose in colli. (Decreto n. 303/2014).**

Vengono recepiti tutti gli annessi relativi alle procedure per il rilascio delle autorizzazioni all'imbarco, allo sbarco e al trasporto marittimo delle merci pericolose previsti dal decreto n.303/2014. Tali annessi fanno parte integrante del presente regolamento e vengono applicati a tutte le navi che intendono approdare al porto di Vasto e effettuare movimentazioni di merci pericolose all'interno delle aree portuali. I sotto citati annessi devono essere utilizzati per ottenere le diverse autorizzazioni a seconda delle varie operazioni da effettuare e dovranno essere presentate dalle agenzie marittime/ raccomandatario marittimo che curano le pratiche delle navi in arrivo con almeno 24 ore di anticipo.

#### **Articolo 195**

#### **Transito di navi che abbiano a bordo merci pericolose**

1. Il trasporto di merci pericolose deve essere effettuato in conformità alle prescrizioni del codice IMDG.
2. Per la navigazione nazionale, l'Amministrazione può adottare misure che consentano l'equivalenza alle prescrizioni del codice IMDG, purché tali equivalenze siano efficaci quanto le suddette prescrizioni e garantiscano lo stesso livello di sicurezza.
3. È vietato l'accesso al Porto di Vasto di navi che abbiano a bordo, in transito, merci pericolose e non siano in possesso della documentazione prevista dalla vigente normativa attestante la loro idoneità al trasporto di merce pericolosa.
4. Qualora una nave abbia a bordo merci pericolose in transito l'Armatore (o il Raccomandatario Marittimo) della nave dovrà far pervenire all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto apposita comunicazione (in duplice copia, in carta semplice). Detta comunicazione deve pervenire all'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto con almeno 24 ore di anticipo rispetto al previsto arrivo della nave.
5. L'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, esaminata la comunicazione, ne restituisce una copia all'Armatore (o Raccomandatario Marittimo) con le determinazioni del caso in ordine alla sorveglianza antincendio ed alle altre misure di sicurezza ritenute necessarie.
6. L'Armatore (o Raccomandatario Marittimo) della nave che ha presentato la comunicazione di cui al punto 4 del presente articolo è tenuto a dar corso ai

provvedimenti disposti dell'Autorità Marittima e ad informare il Comandante della nave dei provvedimenti cui lo stesso dovrà ottemperare.

7. Devono essere rispettate le norme indicate nel Capitolo VII Parte A della Solas.

### **Articolo 196**

#### **Istruzioni per l'equipaggio e documentazione da tenere a bordo**

1. Ai fini della sicurezza e della tutela della salute dei lavoratori marittimi, il comando di bordo delle navi di bandiera nazionale deve, in attuazione di quanto previsto dal decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, provvedere ad istruire opportunamente l'equipaggio in ordine ai rischi derivanti dalla tipologia di merce pericolosa di volta in volta trasportata ed alla particolare azione da svolgere in caso di emergenza. Ove si tratti di trasporto di merci pericolose che possono esercitare un'azione nociva per l'organismo umano, l'equipaggio deve essere anche istruito in ordine alle norme di pronto soccorso ed all'uso dei mezzi di protezione individuale, secondo quanto indicato nel documento di valutazione dei rischi redatto ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271.
2. Le istruzioni di cui al comma 1 sono affisse all'albo della nave.

### **Articolo 197**

#### **Compiti della nave**

1. I mezzi di sollevamento della nave utilizzati per la movimentazione delle merci pericolose debbono rispondere alle disposizioni della Convenzione ILO nn. 32, 134 e 152 ed essere muniti della relativa certificazione attestante l'esecuzione regolare delle visite prescritte.
2. Il Comandante di una nave che abbia a bordo, in transito, o debba sbarcare o imbarcare merci pericolose deve:
  - iniziare le operazioni di imbarco o sbarco delle merci pericolose soltanto dopo aver ricevuto, da parte dell'Armatore (o Raccomandatario Marittimo) della nave, l'autorizzazione rilasciata dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto;
  - attenersi alle prescrizioni contenute nell'autorizzazione sopra menzionata;
  - mantenere un collegamento VHF, canale 16, o a mezzo telefono con l'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto;
  - disporre un servizio di controllo delle persone che salgono o scendono da bordo effettuato dall'equipaggio;
  - far rispettare il divieto di fumare nelle stive e nelle aree del ponte ove sono stivate merci pericolose;
  - in caso di inconveniente riguardante le merci pericolose avvisare immediatamente l'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto ed attenersi alle disposizioni impartite dalla stessa;
  - adottare immediatamente, in attesa delle disposizioni che emanerà l'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, le misure necessarie ad evitare sversamenti accidentali in mare di merce pericolose a seguito di rotture o danneggiamenti delle unità di carico.
  - sospendere le operazioni di imbarco, sbarco o movimentazione delle merci pericolose qualora, a suo giudizio, le condizioni meteo marine siano tali da rendere seriamente rischiose tali operazioni;
  - assicurarsi che i componenti dell'equipaggio interessati alla movimentazione delle merci pericolose siano in buone condizioni psicofisiche e non si trovino sotto l'influenza di sostanze alcoliche o stupefacenti.
3. L'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto disporrà il riposizionamento di merci pericolose che fossero stivate in difformità da quanto stabilito dall'IMDG Code e dalla documentazione attestante l'idoneità della nave al trasporto di merci pericolose, prima di consentire l'imbarco di altra merce pericolosa e la partenza della nave.

## **Articolo 198**

### **Sbarco, imbarco e movimentazione di merci pericolose**

Ad integrazione di quanto contemplato nel D.M. n.36 in data 13/01/2004 "Procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altra nave (transhipment) delle merci pericolose " si prescrive quanto segue:

1. Non è consentito effettuare le operazioni di imbarco/sbarco/movimentazione per le merci pericolose di classe 1 (esplosivi), classe 7 (materiali radioattivi) e classe 9 (sostanze pericolose diverse);
2. È consentito effettuare le operazioni di cui al presente articolo per le merci pericolose di classe 5.1 (comburenti), 5.2 (perossidi organici), 6.2 (infettanti e rifiuti in genere), soltanto previo parere positivo espresso dal Consulente Chimico del Porto;

## **Articolo 199**

### **Operazioni di sbarco, imbarco e movimentazione di merci pericolose**

1. Fatte salve le norme di sicurezza delle operazioni portuali previste dal decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272, e quelle di sicurezza portuale emanate da questa Autorità Marittima, le operazioni di imbarco e sbarco sono eseguite sotto la sorveglianza e la direzione del comandante della nave o di un ufficiale da lui appositamente delegato, nell'osservanza delle sottoelencate prescrizioni:
  - alzare a riva nelle ore diurne la bandiera B del codice internazionale dei segnali e nelle ore notturne esporre un fanale a luce rossa visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di due miglia;
  - l'imbarco e lo sbarco di merci pericolose debbono essere effettuati direttamente tra la banchina e le navi e viceversa;
  - è vietato alle persone non addette alle operazioni avvicinarsi alla banchina di ormeggio od ai galleggianti contenenti merci pericolose;
  - devono essere tenuti pronti all'uso ed efficienti i mezzi antincendio di cui dispone la nave;
  - deve essere assicurata la presenza a bordo di un numero adeguato di membri dell'equipaggio, atta a prevenire incidenti ed intervenire in casi di emergenza;
  - è vietato fumare o usare fiamme libere o comunque fonti termiche a bordo della nave e sulle banchine d'ormeggio;
  - durante tutto il tempo occorrente al compimento delle operazioni di imbarco, sbarco e trasbordo di merci che presentano pericolo di incendio o esplosione, oppure che possano sviluppare comunque gas o vapori infiammabili o dar luogo a miscele esplosive, l'Autorità Marittima predispone, sentito il Comando provinciale dei vigili del fuoco, a spese dell'interessato, un servizio antincendio per l'immediato intervento in caso di incidente
  - è vietato effettuare l'imbarco e lo sbarco di rotabili ferroviari o stradali mediante l'impiego di mezzi di sollevamento, gru e simili;
  - prima e durante l'imbarco deve essere verificato, a cura del comandante della nave, mediante ispezione esterna, che non vi siano perdite dagli imballaggi e dai serbatoi per il carburante delle unità di trasporto del carico;
  - durante la movimentazione delle unità di trasporto del carico non è ammesso il transito, su navi passeggeri, dei passeggeri nelle zone interessate dalla predetta operazione;
  - si devono osservare le disposizioni relative all'incompatibilità di stivaggio, indicate dal codice IMDG;
  - si devono rizzare i colli in modo da evitare urti, cadute o sfregamenti;
  - deve essere vietata la presenza di persone estranee all'equipaggio, a meno che sono state autorizzate dall'Autorità Marittima.

## Articolo 200

### Caricazione, stivaggio e rizzaggio a bordo delle unità di trasporto del carico

1. Le unità di trasporto del carico devono essere caricate, stivate e rizzate a bordo delle navi secondo le disposizioni di cui al manuale di stivaggio (Cargo Security Manual) previsto dalla regola 5 del cap. VII della SOLAS.
2. Per i viaggi nazionali di durata inferiore alle due ore e per le navi abilitate alla navigazione nazionale locale, il rizzaggio a bordo delle unità di trasporto del carico è realizzato a regola d'arte sotto la responsabilità del comando di bordo.

## Articolo 201

### Prescrizioni particolari integrative relative alle varie classi di merci pericolose

#### 1. Ammissibilità all'imbarco di recipienti e cisterne contenenti gas (classe 2)

Sono ammessi all'imbarco soltanto gas della presente classe contenuti in recipienti o cisterne e relativi accessori le cui caratteristiche di costruzione, collaudo e revisione devono essere conformi ai requisiti prescritti dal codice IMDG e:

- dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato ai sensi dell'articolo 229 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, di attuazione delle direttive del Parlamento e del Consiglio dell'Unione europea in materia di ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relativamente al trasporto di merci pericolose su strada;
- dal decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 41, e successive modificazioni, relativo all'attuazione della direttiva n. 96/49/CE del Consiglio dell'Unione europea, del 23 luglio 1996, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia, e della direttiva n. 96/87/CE della Commissione dell'Unione europea, del 13 dicembre 1996, che adegua al progresso tecnico la direttiva n. 96/49/CE del Consiglio, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia, e successive modificazioni.

#### 2. Operazioni di imbarco e sbarco di recipienti contenenti gas (classe 2)

Durante le operazioni di imbarco, sbarco e trasbordo i recipienti devono essere imbragati con mezzi idonei e non devono essere assoggettati ad urti, trascinamenti e sfregamenti, evitando prolungata permanenza al sole ed esposizione ad altre fonti di calore.

#### 3. Misure di sicurezza per le materie che a contatto con l'acqua sviluppano gas infiammabili (classe 4.3)

- a) Prima di iniziare qualsiasi operazione nelle stive che hanno contenuto colli con le materie della classe 4.3, deve essere accertata l'assenza di gas infiammabili.
- b) In casi di incendio nelle zone o nei locali destinati allo stivaggio di colli contenenti materie della classe 4.3 deve essere evitato l'impiego di acqua, vapore d'acqua od estintori idrici e a schiuma. In ogni caso debbono impiegarsi mezzi di estinzione a secco, preferibilmente ad anidride carbonica oppure sabbia asciutta. In caso di incendio di un carico vicino, qualora sia necessario l'uso di acqua o di mezzi antincendio a base di acqua, occorre evitare di bagnare i colli contenenti le merci appartenenti alla classe 4.3.

#### 4. Operazioni di imbarco e sbarco di materie comburenti (classe 5.1)

- a) Durante le operazioni di imbarco e sbarco devono essere osservate le seguenti ulteriori disposizioni:

- devono essere prese precauzioni allo scopo di evitare la penetrazione delle materie comburenti nelle sentine ed in altri locali in cui possono essere contenute materie combustibili, facilmente ossidabili;
- prima di imbarcare i colli contenenti materie comburenti, deve essere accertato che nei locali non siano presenti materiali combustibili facilmente ossidabili, esclusi quelli eventualmente necessari per lo stivaggio dei colli;
- per il rizzaggio e la protezione dei colli devono essere impiegati, per quanto possibile, materiali non combustibili. Il fardaggio con legno deve essere, per quanto possibile, evitato.

#### **5. Misure di sicurezza per i perossidi organici (classe 5.2)**

Qualora in un incendio siano coinvolti colli contenenti perossidi organici è necessario usare acqua in grande quantità tenendosi quanto più lontano è possibile. Anche i recipienti che si trovano in prossimità dell'incendio debbono essere bagnati abbondantemente. Dopo l'estinzione dell'incendio occorre tenere l'equipaggio quanto più lontano possibile dai colli contenenti perossidi organici fino a quando siano completamente raffreddati

### **Articolo 202 Sorveglianza antincendio**

1. La sorveglianza antincendio è prevista per le navi che abbiano a bordo in transito, ovvero debbano imbarcare o sbarcare merci pericolose delle classi 2.1 (gas infiammabili), 3 (liquidi infiammabili), 4.1 (solidi infiammabili), 4.2 (materie suscettibili di combustione spontanea), 4.3 (materie che a contatto con l'acqua sviluppano gas infiammabili) oppure che abbiano come rischio secondario l'infiammabilità.
2. Durante la permanenza della nave in porto con merci pericolose a bordo classificate tali dall'IMDG Code, questa Autorità Marittima in relazione al livello di pericolosità ed alla quantità delle medesime, ove lo giudichi necessario, sentito il parere del Servizio Chimico di Porto, potrà richiedere la predisposizione di apposita vigilanza antincendio per fronteggiare eventuali situazioni di emergenza.
3. La vigilanza Antincendio sarà espletata:
  - .1 a mezzo sorveglianza antincendio di bordo, oppure;
  - .2 a mezzo servizio antincendio dei Vigili del Fuoco o servizio integrativo antincendio, ove ritenuto opportuna, con dispositivi mobili antincendio adeguati prescritti di volta in volta.

### **Articolo 203 Rifornimento di combustibile liquidi e di oli lubrificanti**

Il rifornimento di combustibili liquidi e di oli lubrificanti alle navi che trasportano merci pericolose può essere effettuato, via mare a mezzo natanti appartenenti alle imprese designate solo a fine operazioni di caricazione/dscarica.

Il "bunkeraggio" a mezzo di autobotti e qualsiasi rifornimento di combustibile è rigorosamente vietato durante le operazioni di caricazione/dscarica.

Per i rifornimenti, valgono le norme indicate nel titolo dedicato al "TITOLO IV" Bunkeraggio.

Le operazioni di rifornimento devono essere eseguite con l'osservanza di tutte le norme di sicurezza in vigore ed attuando tutte le precauzioni intese ad evitare inquinamenti.

## **Articolo 204**

### **Precauzioni in caso di cattive condizioni meteorologiche**

L'Autorità Marittima può in ogni momento ordinare la sospensione delle operazioni di carico e scarico o zavorramento, nonché l'allontanamento delle navi stesse dal posto di ormeggio o dal porto ove lo ritenga opportuno per la sicurezza del porto e delle navi ivi ormeggiate.

Durante i temporali accompagnati da scariche elettriche debbono parimenti essere sospese tutte le operazioni di carico, scarico, zavorramento e pulizia, provvedendo inoltre alla chiusura tempestiva di tutte le aperture di bordo.

## **Articolo 205**

### **Entrata, uscita e circolazione delle merci pericolose**

1. Il presente articolo si applica al trasporto su strada.
2. All'interno del porto possono circolare solamente le merci pericolose:
  - destinate all'imbarco;
  - provenienti da sbarco.
3. Le merci pericolose che entrano al varco portuale debbono essere accompagnate da copia della documentazione di cui alla normativa nazionale/internazionale vigente.
4. Le merci pericolose che escono dal varco portuale debbono essere accompagnate da copia della documentazione di cui alla normativa nazionale/internazionale vigente, come necessario.
5. All'interno del porto si applicano - oltre a quanto previsto dal presente Regolamento - le disposizioni legislative e regolamentari in vigore nel territorio nazionale, in materia di trasporto di merci pericolose su strada.
6. I veicoli contenenti merci pericolose oppure che siano vuoti e non puliti, destinati all'imbarco o provenienti da sbarco, che circolano nel porto debbono essere omologati e collaudati in conformità all'IMDG Code e all'ADR – accordo europeo al trasporto di merci pericolose su strada-.
7. Quando i colli contenenti merci pericolose sono caricati o imballati in un contenitore o veicolo, le persone responsabili del carico del contenitore o del veicolo devono fornire un "certificato di carico del contenitore o del veicolo", indicante il o i numeri d'identificazione del contenitore o del veicolo e attestante che l'operazione è stata condotta conformemente alle seguenti condizioni:
  - Il contenitore o il veicolo era pulito, asciutto e apparentemente atto a ricevere la merce;
  - I colli che devono essere separati, conformemente alle applicabili disposizioni di separazione, non sono stati imballati insieme o caricati su o nel contenitore o nel veicolo (a meno che l'Autorità competente interessata abbia dato il suo accordo conformemente a 7.2.2.3 del Codice IMDG);
  - Tutti i colli sono stati esaminati esteriormente per rivelare difetti, e solo i colli in buono stato sono stati caricati;
  - I fusti sono stati stivati in posizione verticale e tutte le merci sono state caricate in modo appropriato e, se del caso, convenientemente stivati con adeguati materiali di protezione, tenuto conto del o dei modi di trasporto previsti;
  - Le merci caricate alla rinfusa sono state uniformemente ripartite nel contenitore o nel veicolo;
  - Il contenitore o il veicolo e i colli sono marcati ed etichettati in modo appropriato;
  - Nel caso in cui l'anidride carbonica solida (CO<sub>2</sub> – ghiaccio secco) è utilizzata come refrigerante, il contenitore o il veicolo porta la seguente indicazione, marcata o

etichettata esteriormente in un luogo visibile: "PERICOLO, CONTIENE GAS CO<sub>2</sub> (GHIACCIO SECCO), AEREARE COMPLETAMENTE PRIMA DI ENTRARE";

- Il documento di trasporto per le merci pericolose, prescritto dal 5.4.1 del Codice IMDG, è stato ricevuto per ogni spedizione di merci pericolose caricate nel contenitore o nel veicolo.
8. Le merci pericolose che entrano od escono dal porto debbono percorrere il tragitto tra il varco portuale e la banchina dove è ormeggiata la nave - e viceversa - nel più breve tempo possibile e con percorso diretto senza effettuare soste nelle aree portuali.
  9. Qualora durante il percorso stradale dovessero verificarsi rotture o danneggiamenti dei colli o dei veicoli stradali, oppure colaggi o perdite del contenuto degli stessi, il conducente del veicolo stradale con cui sono trasportate le merci pericolose deve informare immediatamente l'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto che disporrà per i provvedimenti del caso.
  10. La rimozione delle merci pericolose potrà avvenire previo riconfezionamento delle stesse a soddisfazione dell'Autorità Marittima sulla base di quanto prescritto dalla vigente normativa in materia di trasporto di merci pericolose.

### **Articolo 206**

#### **Sosta e stoccaggio delle merci pericolose**

La sosta e lo stoccaggio delle merci pericolose non è consentito all'interno del Porto di Vasto.

### **Articolo 207**

#### **Manifesto speciale o piano di carico merci pericolose**

1. Nel caso di imbarco e trasporto o transito di merce pericolosa il Comandante della nave deve far pervenire il manifesto speciale di cui al paragrafo 8.11 del Decreto Dirigenziale, prima della partenza della nave, all'Ufficio Armamento e Spedizioni di questa Autorità Marittima, unitamente alla nota integrativa di partenza.
2. La mancata presentazione di detto documento sarà ostativa al rilascio della spedizione della nave.

### **Articolo 208**

#### **Messaggio navi con a bordo merci pericolose e/o inquinanti**

È fatto obbligo ai comandanti delle navi con a bordo merci pericolose e/o inquinanti scalanti il porto di Vasto, di compilare in modo veritiero ed accurato gli elenchi di controllo di cui agli allegati 42 e 43 al presente Regolamento, mettendoli a disposizione del Pilota/Pratico Locale perché ne sia informato, nonché dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto.

### **Articolo 209**

#### **Obblighi del Pilota/Pratico Locale**

È fatto obbligo al Pilota/Pratico Locale impegnato nelle operazioni di approdo, di disormeggio o di manovra delle navi che trasportano merci pericolose e/o inquinanti, di informare immediatamente questo Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto quando venga a conoscenza dell'esistenza di gravi deficienze che possano pregiudicare la sicurezza della navigazione e della nave.

**INFORMAZIONI CONCERNENTI LE NAVI CHE TRASPORTANO MERCI  
PERICOLOSE O INQUINANTI**

1. Nome della nave, indicativo radio della nave e eventualmente, numero d'identificazione IMO.
2. Nazionalità della nave.
3. Lunghezza e pescaggio.
4. Porto di destinazione.
5. Ora presunta di arrivo al porto di destinazione presso la stazione di pilotaggio, secondo quanto prescritto dall'autorità competente.
6. Ora presunta di partenza.
7. Itinerario previsto.
8. Denominazioni tecniche corrette delle merci pericolose o inquinanti, numeri delle Nazioni Unite (NU), qualora esistano, classi di pericolo OMI, in base ai codici IMDG, IBC e IGC e, se del caso; la classe di appartenenza della nave secondo la raccolta INF, quantitativi di tali merci e loro ubicazione a bordo, nonché se tali merci sono contenute in contenitori cisterna o in casse mobili (contenitori), marchi identificazione.
9. Conferma della presenza a bordo di un elenco o di un manifesto oppure di un piano di carico appropriato nel quale siano indicate in dettaglio le merci pericolose o inquinanti imbarcate a bordo della nave, con la relativa ubicazione.
10. Numero dei membri dell'equipaggio a bordo.



## ELENCO DI CONTROLLO PER LE NAVI

## A. Identificazione della nave

Nome della nave: ..... Proprietario: ..... Anno di  
costruzione: .....

Bandiera ..... Stazza lorda:  
.....

Porto di immatricolazione: ..... Lunghezza fuori tutto:  
.....

Lettere o cifre distintive ..... Eventuale numero di identificazione  
(indicativo radio): ..... OMI: .....

Società di classificazione: ..... Aree marittime in cui la nave è  
autorizzata ad operare: .....

Classe: ..... Scafo: ..... Macchine: .....

Impianto di propulsione: ..... Potenza: .....

Agente:  
.....

Pescaggio: ..... Prua: ..... Centrale: ..... Poppa: .....

Volume/massa del carico pericoloso o inquinante:  
.....

## B. Installazioni di sicurezza

	In buono stato di funzionamento		Deficienze
	Si	No	
<b>1. Costruzione e attrezzatura tecnica</b>			

Motori principali e ausiliari	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Dispositivo per il timone principale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Dispositivo per il timone ausiliario	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Dispositivo per l'ancora	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Sistema antincendio permanente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Sistema di gas inerte (se applicabile)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
<b>2. Attrezzatura di navigazione</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Caratteristiche di manovra disponibili	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Primo dispositivo radar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Secondo dispositivo radar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Bussola giroscopica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Bussola magnetica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Radiogoniometro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Ecoscandaglio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Altre apparecchiature elettroniche per la determinazione della posizione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Solcometro (log)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
-Velocità in acqua	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
-Velocità sul fondo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
<b>3. Dotazioni radio</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Dotazioni radiotelegrafiche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Dotazioni radiotelefoniche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Dotazioni radio GMDSS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Dotazioni radio per i mezzi di salvataggio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....

### C. Documenti

	Certificati / Documenti validi a bordo		Deficienze
	Si	No	
Certificato di stazza internazionale (1969)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato di sicurezza per nave da passeggeri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato di sicurezza per nave da carico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato di sicurezza per le dotazioni di	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....

nave da carico			
Certificato di sicurezza radio per nave da carico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato di sicurezza radiotelegrafica per nave da carico <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato di sicurezza radiotelefonica per nave da carico <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato di esenzione (SOLAS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato internazionale di bordo libero	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato internazionale di esenzione di bordo libero	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato di classe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria in materia di responsabilità civile contro i danni da inquinamento da olio minerale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Documento di rispondenza alle prescrizioni speciali per navi che trasportano merci pericolose (SOLAS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Registro degli oli minerali/Registro del carico debitamente compilati	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato (internazionale) di idoneità al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato (internazionale) di idoneità al trasporto alla rinfusa di gas liquefatti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale (certificato IOPP)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento nel trasporto alla rinfusa di sostanze liquide nocive (certificato NLS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....

Certificati /  
Documenti validi a  
bordo

	Si	No	Deficienze
Certificato di sicurezza HSC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Autorizzazione di esercizio HSC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Piano di stivaggio delle merci pericolose	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Informazioni sulla stabilità	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Documento sulla composizione minima degli equipaggi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....

<sup>1</sup> Questi certificati sono pertinenti soltanto per navi costruite anteriormente al 1° febbraio 1995

Copia del certificato di conformità (Codice ISM)   .....

Certificato di gestione della sicurezza (Codice ISM)   .....

D. Comandante ed equipaggio a bordo

		Titolo professionale di idoneità (descrizione dettagliata e n.)	Rilasciato da (autorità competente)	a (località paese)	GMDSS 1
	Si No				
Comandante	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>
Primo ufficiale	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>
Secondo ufficiale	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>
Terzo ufficiale	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>
Direttore di macchina	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>
Primo ufficiale di macchina	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>
Secondo ufficiale di macchina	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>
Terzo ufficiale di macchina	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>
Operatore radio	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>

Totale altri componenti   In coperta   In macchina    
 Equipaggio di cui: .....

Pilota di altura preso a bordo   .....

.....

.....  
 Data Firma del Comandante o, in caso di suo impedimento, di chi lo sostituisce

\_\_\_\_\_