



Capitaneria di Porto – Guardia Costiera
Genova



**REGOLAMENTO DI SICUREZZA E DEI
SERVIZI MARITTIMI DEL PORTO DI
GENOVA**

edizione 2006

Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del Porto di Genova

ORDINANZA N° 03/2003 IN DATA 10 GENNAIO 2003

ENTRATA IN VIGORE DAL 1° FEBBRAIO 2003



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO DEL COMPARTIMENTO MARITTIMO DI GENOVA

ORDINANZA N° 03/2003

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

- VISTO** il Codice della Navigazione approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327;
- VISTO** il Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n.328;
- VISTA** la legge 13 maggio 1940, n.690 "Organizzazione e funzionamento del servizio antincendio nei porti";
- VISTA** la legge 31 dicembre 1982, n.979 "Disposizioni per la difesa del mare";
- VISTA** la legge 28 gennaio 1994, n.84 "Riordino della legislazione in materia portuale", e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTO** il decreto legislativo 19 settembre 1994, n.626 "Attuazione delle direttive 89/391/CEE, 89/654/CEE, 89/655/CEE, 90/269/CEE, 90/270/CEE, 90/394/CEE e 90/679/CEE riguardanti il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori sul luogo di lavoro".;
- VISTO** il decreto legislativo 27 luglio 1999 n.271 "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1988, n. 485";
- VISTO** il decreto legislativo 27 luglio 1999 n.272 "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998 n. 485";
- VISTO** il decreto ministeriale 18 settembre 1996 disciplinante il servizio di rimorchio nel porto di Genova;
- VISTO** il "Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del Porto di Genova" approvato con ordinanza 15 febbraio 1996, n.10;
- VISTA** la propria ordinanza n°108 in data 20 maggio 1999 "Disciplina della circolazione nell'ambito del porto di Genova";
- VISTO** l'ordinanza n. 4 in data 22 gennaio 2001 dell'Autorità Portuale che ha approvato il "regolamento per il transito e la sosta delle merci pericolose nel porto di Genova";
- VISTA** la propria ordinanza n. 207 in data 26 luglio 2002 relativa alla nuova normativa per l'uso della fiamma a bordo delle navi nel porto di Genova;

VISTA la propria ordinanza n° 61 in data 11 aprile 2001 concernente la nuova regolamentazione del Servizio Integrativo Antincendio nel porto di Genova;

VISTA la propria ordinanza n° 32 in data 08.03.2001, concernente la nuova disciplina degli "Accosti" nel porto di Genova;

CONSIDERATA la necessità di emanare un nuovo Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del porto di Genova alla luce delle innovazioni intervenute nella materia;

ORDINA

Art.1

E' approvato e reso esecutivo il nuovo "Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del Porto di Genova", allegato alla presente ordinanza di cui fa parte integrante.

Art.2

Il predetto "Regolamento" entra in vigore a decorrere dal 01 febbraio 2003 e sostituirà, da quella data, ogni altra norma incompatibile, fra le quali il "Regolamento" approvato con ordinanza n.10/96 in data 15 febbraio 1996 citato nelle premesse.

Art.3.

Ferma restando l'applicazione degli articoli 1161 - 1163 - 1165 - 1166 - 1168 - 1169 - 1170 - 1171 - 1195 del Codice della Navigazione e delle altre leggi vigenti in materia, le inosservanze alla presente ordinanza saranno punite, salvo che il fatto configuri diverso e più grave reato e fatte salve eventuali responsabilità civili o penali derivanti dall'illecito comportamento:

1. qualora si tratti di violazioni inerenti la polizia portuale, ai sensi dell'articolo 1174 - 1° comma del codice della navigazione che prevede la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 1032 ad € 6197;
2. qualora si tratti di violazioni attinenti la sicurezza della navigazione, ai sensi dell'articolo 1231 che prevede l'arresto fino a tre mesi o l'ammenda fino € 207;

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

Genova, 10 gennaio 2003

F.to IL COMANDANTE

C.A. (CP) Raimondo POLLASTRINI

INDICE

CAPO I	Generalità	<i>Pag. 1</i>
CAPO II	Lavori a bordo con uso di fiamma	<i>Pag. 3</i>
	Lavori a bordo senza uso di fiamma	<i>Pag. 7</i>
CAPO III	Servizio Integrativo antincendio	<i>Pag. 8</i>
CAPO IV	Consulenti Chimici del Porto	<i>Pag. 9</i>
CAPO V	Rifornimento di olii combustibili e lubrificanti Alle navi in porto (Bunkeraggio)	<i>Pag. 10</i>
CAPO VI	Depositi Costieri	<i>Pag. 20</i>
CAPO VII	Canali/Frequenze VHF/FM utilizzabili in ambito Portuale	<i>Pag. 21</i>
CAPO VIII	Utilizzo delle apparecchiature gammografiche e radiografiche a bordo di unità ormeggiate in porto	<i>Pag. 22</i>
CAPO IX	Movimento e stazionamento del naviglio all'interno del Porto e della rada	<i>Pag. 23</i>
CAPO X	Servizi tecnico-nautici	<i>Pag. 36</i>
CAPO XI	Disciplina della pesca in porto	<i>Pag. 39</i>
CAPO XII	Accesso e circolazione stradale in porto	<i>Pag. 41</i>
CAPO XIII	Imbarco e sbarco passeggeri	<i>Pag. 42</i>
CAPO XIV	Divieti di carattere generale	<i>Pag. 44</i>

REGOLAMENTO DI SICUREZZA E DEI SERVIZI MARITTIMI DEL PORTO DI GENOVA

CAPO I

GENERALITÀ

Art. 1 Campo di applicazione e normativa di riferimento

Il presente Regolamento si applica a tutto il porto di Genova, da Punta Vagno alla sponda destra del Rio Lavandè inclusi, ed intende regolamentare le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal Codice della Navigazione e da altre leggi speciali, di competenza dell'Autorità Marittima. Per quanto attiene alle altre attività svolte nel porto, si rimanda alla regolamentazione in materia emanata dall'Autorità Marittima e dall'Autorità Portuale nell'ambito delle rispettive competenze. Le norme del presente Regolamento sono integrative di quelle contenute nella legislazione nazionale ed internazionale applicabile in materia.

Art. 2 Ambito del porto

Fanno parte del porto di Genova l'avamposto, i bacini delle Grazie, della Fiera, del Porto Vecchio, della Lanterna e di Sampierdarena, la foce del Polcevera, il canale di calma fra il terrapieno e la diga dell'aeroporto, la darsena petroli, il bacino di Sestri Ponente ed il bacino di Voltri - Pra.

- *Limite delle 5 miglia*: linea di riferimento per stabilire l'ora di arrivo delle unità mercantili, ad eccezione delle navi cisterna. E' costituita da due archi di circonferenza del raggio di 5 miglia, centrati rispettivamente sulla torre di controllo e sul sito radar di Voltri (in corrispondenza del fanale n.1581 E.F.), che vanno dalla costa al rilevamento 190° dai predetti punti e dalla linea retta congiungente i due sopracitati archi di circonferenza. E' divisa in settori, da A ad O, di circa 15° ciascuno;
- *Fase di avvicinamento*: si intende per fase di avvicinamento l'insieme di operazioni legate all'arrivo della nave in porto e compiute all'interno dell'area di copertura del sistema.
La rada è invece la zona di mare antistante il porto dove possono ancorare le navi, come dalla regolamentazione di cui al Capo IX del presente Regolamento.

Art. 3 Darsena Petroli di Multedo

Tutto quanto concerne:

- L'operatività delle navi cisterna al porto petroli;
- il servizio di prevenzione incendi e inquinamenti predisposto in tale area;
- il bunkeraggio;

è disciplinato dall'apposito "Regolamento di sicurezza" in vigore.

Art.4 Sicurezza antincendio a bordo

Le navi presenti in porto sono tenute a mantenere in efficienza ed in stato di pronto funzionamento gli impianti ed i servizi di bordo, per la segnalazione ed estinzione degli incendi. Sulle stesse navi deve essere disposto un servizio di vigilanza a mezzo del personale di bordo o di personale appositamente autorizzato dalla Capitaneria di Porto di Genova che può effettuare, in qualsiasi momento, ispezioni a bordo volte ad accertare il rispetto della presente disposizione.

Art. 5 Incendio a bordo di navi

In caso di incendio a bordo , il comandante della nave o il personale di guardia deve darne immediato avviso ai Vigili del Fuoco e alla Capitaneria di Porto, iniziando immediatamente le operazioni di spegnimento e di isolamento, con i mezzi antincendio di bordo. I comandi di bordo devono attenersi alle disposizioni impartite dalla Capitaneria di Porto per tutto quanto si riferisce alla sicurezza del porto e delle altre navi ivi ormeggiate o ancorate. La predetta Autorità Marittima ha la facoltà di disporre l'invio a bordo di personale e/o materiali del Servizio Integrativo Antincendio qualora a suo giudizio, i mezzi di bordo non fossero ritenuti sufficienti ed idonei per affrontare l'emergenza, compreso l'eventuale impiego di rimorchiatori dotati di apparati antincendio.

CAPO II

LAVORI A BORDO CON USO DI FIAMMA

Art. 6 Generalità e campo di applicazione

L'uso delle miscele ossiacetileniche, della fiamma ossidrica, della saldatura elettrica o comunque di fonti termiche a bordo delle navi e dei galleggianti ormeggiati nel porto di Genova è subordinato al preventivo **nulla-osta** della Capitaneria di Porto di Genova secondo la procedura stabilita dalle norme contenute nella presente Ordinanza, che hanno lo scopo di integrare e facilitare l'applicazione delle disposizioni contenute nel **Decreto Legislativo n°272/99 del 27 luglio 1999 "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998 n. 485"**.

Art. 7 Norme applicabili

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

Art. 8 Definizione dei lavori che comportano l'impiego di fonti termiche a bordo delle navi

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

TIPO A: LAVORI IN AMBIENTI ESTERNI (A 1) E INTERNI (A 2) interessanti:

- A 1: le sovrastrutture di coperta quali scalette per l'accesso ai ponti, salpaancore, alberatura, strutture di supporto alle lance di salvataggio, passacavi, sostituzione degli zinchi a scafo.
- A 2: le sistemazioni interne di locali alloggi e di vita nei quali non siano presenti sostanze potenzialmente pericolose: cabine, mense, sale da pranzo, da ristoro, "car decks" e altre strutture sporgenti di garages e di stive aperte, vuote e pulite.

TIPO B: LAVORI IN AMBIENTI INTERNI interessanti:

- B 1: locali apparato motore, timoneria, caldaie e apparati vari, altri locali interni diversi da quelli elencati in A2, C1 e C2.
- B 2: locali pompe.

TIPO C: LAVORI IN AMBIENTI INTERNI, ANGUSTI E/O PERICOLOSI

- C 1: gavoni, doppi fondi, intercapedini, casse di zavorra.
- C 2: cisterne del carico, altri locali chiusi, angusti e /o pericolosi ai quali sono applicabili le disposizioni degli artt. 48 e 49 del Decreto Leg.vo n°272/99.

Art. 9 Procedura per il rilascio del nulla – osta all’uso di fiamma per i lavori di tipo A)

Il rilascio del nulla – osta è subordinato all’adempimento della procedura di cui al successivo art.5 con le seguenti eccezioni:

- 1) non deve essere richiesto il preventivo parere del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco
- 2) Non è richiesta la presentazione dei piani antincendio, della planimetria della nave e della lista equipaggio (punti 3, 5 e 6 del successivo art.5).

La procedura di cui al presente paragrafo non è applicabile quando l’uso di fiamma riguardi lavori di tipo A1 e A2 da eseguire su strutture tra quelle descritte e specificate all’art. 3 che siano in contatto con locali o spazi chiusi della nave, o con locali e spazi che possono presentare rischi di incendio o di esplosione per la presenza di materiali di coibentazione o altre sostanze combustibili (residui oleosi, stracci, pareti in legno ecc.) o infiammabili, né quando a bordo delle navi si trovino merci pericolose.

Art. 10 Procedure per il rilascio del “nulla osta” all’uso della fiamma a bordo per l’esecuzione di lavori tipo B) e C).

- a) Il titolare dell’impresa di manutenzione, riparazione e trasformazione navale ovvero
- b) il comandante della nave ovvero
- c) un loro rappresentante all’uopo delegato

deve presentare apposita domanda in carta da bollo, in duplice copia, alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, redatta in modo conforme al facsimile allegato 1.

Ad essa deve essere allegato:

- 1.a lettera dell’agenzia raccomandataria della nave, per conto dell’armatore, con la quale vengono affidati i lavori ad una impresa di riparazione, trasformazione o manutenzione navale fra quelle autorizzate dall’Autorità Portuale ad operare nel porto di Genova;
- 1.b ovvero dichiarazione del Comandante che i lavori vengono eseguiti dal personale facente parte dell’equipaggio della nave
2. lettera dell’officina con la quale si conferma l’assunzione dei lavori (caso 1a)
3. copia dei piani antincendio della nave (che verranno restituiti prima della partenza), corredata dalla dichiarazione del comandante dell’unità circa:
 - **la presenza di un servizio di ronda, sia diurno che notturno, pronto ad intervenire in caso di necessità;**
 - **l’efficienza dei mezzi antincendio presenti a bordo;**
4. certificato di “non pericolosità” rilasciato dal consulente chimico del porto;
5. planimetria della nave o di parte di questa, ove devono essere indicate le posizioni dei previsti lavori, nonché le vie di sfuggita;
6. lista equipaggio;

La domanda, una volta annotata nell'apposito registro istituito presso la Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, viene contestualmente inviata, via fax, all'Azienda U.S.L. n.3 di Genova. Una copia della domanda rimane agli atti presso l'Autorità Marittima, l'altra è consegnata all'interessato che la produrrà al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, al fine di ottenere il parere conforme con le prescrizioni del caso.

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

Art. 11 Esecuzione di lavori con uso di fiamma durante diverse soste della nave in porto.

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

Art. 12 Proroga

Salvo il caso in cui l'Armatore, un suo legale rappresentante o il titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione o trasformazione navale, ovvero il Comandante della nave, intendano avvalersi di diversa officina per la prosecuzione dei lavori, nel qual caso si procede al rilascio di una nuova autorizzazione, la proroga è concessa dall'Autorità Marittima previa presentazione del certificato di "non pericolosità" rilasciato dal consulente chimico del porto, sul quale vengono indicate le prescrizioni del caso.

La proroga è comunicata via fax all'Azienda A.S.L. n.3 di Genova.

Art. 13 Lavori con l'uso di fiamma a bordo di navi in rada - Divieti

Non possono essere autorizzati, di massima, lavori che comportino l'uso di fonti termiche a bordo delle navi che sostano nella rada di Genova, salvo casi particolari di emergenza che saranno valutati di volta in volta dalla Capitaneria di porto. In caso positivo si applica la procedura di cui ai precedenti articoli 4 e 5, ferma restando la facoltà per la Capitaneria di dettare ulteriori prescrizioni rispetto a quelle normalmente imposte. Le navi alla fonda in rada che a seguito dell'esecuzione dei lavori autorizzati non possono usare le macchine e/o gli organi di governo, dovranno essere assistite da un rimorchiatore di potenza adeguata per tutto il tempo di indisponibilità dei motori di propulsione principali e/o degli organi di governo.

Art. 14 Presidi antincendio e dispositivi di protezione individuale per le guardie ai fuochi

Durante la sorveglianza ai lavori con uso di fonti termiche, svolto secondo le disposizioni contenute nell'art. 3 del "Regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel porto di Genova (vedasi stralcio allegato 2) approvato con ordinanza n° 61/2001 citata in premessa, ferme restando le eventuali disposizioni che verranno impartite per ogni singolo lavoro o in occasione di ispezioni, ciascuna guardia ai fuochi deve essere dotata di:

14.1

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

14.2

Lavori di tipo "A"

- almeno un estintore di tipo idoneo, omologato ed efficiente- in aggiunta alla dotazione nave (*)

Quando i lavori devono essere eseguiti all'interno delle stive e garages aperti, vuoti e puliti la dotazione della guardia ai fuochi deve essere quella prevista per i lavori di tipo B.

Lavori di tipo "B"

- autorespiratore a ciclo aperto, efficiente e pronto all'uso – in aggiunta alla dotazione nave (*)
- almeno un estintore di tipo idoneo, omologato ed efficiente – in aggiunta alla dotazione nave (*)
- per più punti di lavoro adiacenti, un estintore carrellato da 50 kg. ove trasportabile, o, in alternativa, due estintori(*)
- lampada autoalimentata di tipo stagno;
- manichetta antincendio dell'impianto fisso di bordo in pressione e pronta all'uso;

Quando i lavori di tipo "B" si svolgono contemporaneamente in più punti devono essere impiegate almeno due guardie ai fuochi

Lavori di tipo "C"

- autorespiratore a ciclo aperto, efficiente e pronto all'uso – in aggiunta alla dotazione nave (*)
- almeno due estintori di tipo idoneo, omologati ed efficienti – in aggiunta alla dotazione nave (*)
- lampada autoalimentata di tipo stagno;
- manichetta antincendio dell'impianto fisso di bordo in pressione e pronta all'uso.

Durante l'esecuzione dei lavori di tipo "C" dovranno essere impiegate almeno due guardie ai fuochi in posizione strategica.

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

14.3 Prima dell'inizio dei lavori il personale della guardia ai fuochi dovrà accertarsi:

- della dislocazione dei presidi antincendio di bordo posti nelle vicinanze dell'area interessata dai lavori con fiamma;
- della funzionalità dei suddetti impianti;
- dell'esistenza e della completa fruibilità di idonee vie di fuga dalla zona interessata ai lavori e fino a spazi sicuri all'esterno; le aperture di sfuggita devono essere, di norma, almeno due per ogni locale ove è prevista la lavorazione;
- che nei luoghi contigui non vengano effettuati lavori pericolosi e/o incompatibili o non autorizzati.

- della presenza di "gas tecnici" in misura strettamente necessaria alle lavorazioni in corso;
- che sia stato installato un idoneo sistema di illuminazione di sicurezza, sia nella zona delle lavorazioni che nelle vie di fuga, eventualmente realizzato a mezzo di lampade autoalimentate;
- che sia assicurato l'ordine e la pulizia nella zona interessata ai lavori.

14.4 Durante i lavori il personale della guardia ai fuochi dovrà:

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

LAVORI A BORDO SENZA USO DI FIAMMA

Art. 15 Procedure per il rilascio dell'autorizzazione

Tutti coloro che hanno necessità di effettuare lavori a bordo delle navi ormeggiate nel porto o in rada senza l'utilizzo di miscele ossiacetileniche, fiamme ossidriche o saldatura elettrica, escluse quelle ormeggiate nell'area delle riparazioni navali compresi i bacini di carenaggio, devono richiedere preventivamente ed ottenere specifica autorizzazione dalla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, presentando domanda in bollo, in duplice copia, dalla quale risulti:

1. il nominativo della nave;
2. il tipo di lavori che si intende effettuare ed i locali interessati;
3. l'incidenza che avranno sull'operatività della nave e la durata degli stessi;
4. la dichiarazione del datore di lavoro di essere a conoscenza delle disposizioni del decreto legislativo 27 luglio 1999, n.272 - in particolare del capo II titolo II- e che esse verranno fatte rispettare;
5. la dichiarazione dell'impresa che gestisce il terminal di essere a conoscenza dell'effettuazione di tali lavori e che da parte propria nulla osta alla realizzazione degli stessi.

Qualora tale attività venga svolta da un'officina autorizzata ad operare in porto, oltre alle precedenti indicazioni, dovrà essere chiaramente specificato:

- il responsabile tecnico dei lavori a bordo;
- la sua reperibilità telefonica;

La Capitaneria di Porto invia all'Azienda U.S.L. n.3 di Genova copia dell'autorizzazione rilasciata, al fine di consentire la vigilanza dell'organo competente.

Art. 16 Interventi di manutenzione di impianti i cui componenti contengano amianto

Qualora gli interventi di manutenzione o rimozione di impianti - i cui componenti contengano amianto - presenti a bordo di navi o unità equiparate, vengano effettuati in cantiere, in porto ovvero in rada, si applicherà integralmente il decreto 20 agosto 1999 emanato dal Ministero della Sanità.

CAPO III

SERVIZIO INTEGRATIVO ANTINCENDIO

Art. 17 Disciplina del servizio

Si applicano, per quanto riguarda il servizio integrativo antincendio sia a bordo che a terra, le norme contenute nell'ordinanza n° 61 in data 31.03.2001 della Capitaneria di Porto di Genova, allegato n° 1 al presente Regolamento del quale ne fa parte integrante. Rimangono ferme le competenze e le responsabilità attribuite dalla vigente normativa al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, in materia di organizzazione del servizio antincendio nei porti e, in particolare, dalla Legge 13,5,1940 n° 690 e successive modificazioni e integrazioni.

CAPO IV

CONSULENTI CHIMICI DI PORTO

Art. 18 Disciplina dell'attività

Per quanto concerne la disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto, si applicano integralmente le disposizioni emanate dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione con circolare prot. n. DEM 3/SP 1160 in data 10 dicembre 1999.

Le predette disposizioni sono riportate nell'allegato n. 3 che fa parte integrante del presente Regolamento.

CAPO V

RIFORNIMENTO DI OLI COMBUSTIBILI ALLE NAVI IN PORTO (BUNKERAGGIO)

A) Disposizioni relative al rilascio delle concessione per il rifornimento tramite bettolina

Art. 19 Concessione

Il servizio di rifornimento di oli combustibili (bunker) mediante bettolina nell'ambito del circondario marittimo, del porto e nella rada di Genova può essere svolto soltanto a seguito di concessione rilasciata dalla Capitaneria di Porto di Genova, ai sensi degli articoli 66 del Codice della Navigazione e 60 del relativo Regolamento di esecuzione

Art. 20 Domanda

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

- a) - nome, cognome, luogo e data di nascita, cittadinanza, residenza se persona fisica, denominazione o ragione sociale, sede, nome e cognome del legale rappresentante se società;
- b) - nome e cognome dell' eventuale procuratore;
- c) - l'organico dei dipendenti (marittimi e terrestri) e dei quadri dirigenziali con l'indicazione, per ciascun nominativo, della data di assunzione e delle mansioni cui è adibito;
- d) - il numero e il tipo delle unità di cui è dotata destinate al servizio e titolo del possesso o della detenzione (proprietà, noleggio, etc.)
- e) - durata della concessione richiesta, in relazione al livello degli investimenti effettuati;
- f) - il possesso, anche autocertificato quando consentito, dei requisiti prescritti elencati nell'articolo successivo.

Art. 21 Requisiti

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

- a) - idoneità personale e capacità professionale al servizio di "rifornimento" attestata dalla struttura dell'impresa nonché dall'attività svolta negli ultimi tre anni nel settore del trasporto marittimo di prodotti petroliferi
- b) - iscrizione nel registro degli esercenti di commercio o nel registro delle imprese presso la C.C.I.A.A.;
- c) - capacità tecnica consistente nella disponibilità, per un periodo non inferiore alla durata della concessione, dei mezzi navali da destinare al servizio, conformi alle relative norme in materia di sicurezza e nell'ottica di un progressivo miglioramento del livello di qualità tecnica, nonché sulla disponibilità di personale marittimo con esperienza di navigazione a bordo di navi cisterna che deve;
 - essere addestrato alla movimentazione di prodotti petroliferi e alla conservazione della qualità dei medesimi
 - essere inquadrato con contratto di lavoro le cui condizioni economiche e normative non siano inferiori a quelle del contratto di lavoro applicato nel settore bunkeraggio;
 - essere in possesso della certificazione richiesta dalla convenzione STCW 95;Il numero dei mezzi navali disponibili deve essere sufficiente a far fronte alle prevedibili esigenze del traffico; il concessionario deve altresì dare la propria disponibilità ad adeguare i mezzi a disposizione a seguito di richiesta della Capitaneria di Porto di Genova.

- d) -capacità finanziaria rilevabile, per l'impresa individuale, dalle dichiarazioni dei redditi degli ultimi tre anni e per le Società da un patrimonio netto non inferiore a 500.000 euro, certificato dal Presidente del collegio sindacale;
 - e) - assenza di procedure concorsuali;
 - f) - assenza di condanne per delitti puniti con pena superiore nel minimo a tre anni di reclusione, oppure per contrabbando, truffa, appropriazione indebita o per delitti contro la fede pubblica, salvo che sia intervenuta la riabilitazione;
 - g) - non essere destinatario di misure di prevenzione ai sensi della vigente normativa;
 - h) - idonea copertura assicurativa per i danni derivanti dall'espletamento del servizio, ivi compresa la copertura P & I per i danni da inquinamento marino.
- Il possesso dei requisiti sopra elencati deve perdurare per tutto il periodo di vigenza della concessione; la loro sussistenza può essere verificata in qualsiasi momento da parte della Capitaneria di porto di Genova nell'ambito dei poteri di vigilanza sull'attività.

Art. 22 Durata della concessione

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

Art. 23 Canone- Cauzione

Il concessionario è tenuto al pagamento di un canone annuo calcolato sulla base dell'importo di **0,50 Euro per ogni tonnellata di stazza netta dei mezzi navali complessivamente destinati allo svolgimento del servizio**. Il canone viene aggiornato annualmente secondo le modalità stabilite per le concessioni dei beni demaniali marittimi.

Il concessionario è tenuto a prestare idonea cauzione, anche sotto forma di fidejussione bancaria o polizza assicurativa con società di rilevanza nazionale, pari a due annualità del canone, ma che in nessun caso può essere **inferiore a 2.500 Euro**.

Art. 24 Decadenza

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

- a. perdita di uno dei requisiti previsti per il rilascio della concessione (art.21 del presente Regolamento)
- b. omesso pagamento del canone annuale;
- c. abusiva sostituzione di altri soggetti nell'esercizio della concessione;
- d. inadempimento degli obblighi derivanti dalla concessione o imposti da norme di legge o di regolamenti, comprese le norme in materia di bunkeraggio contenute degli articoli successivi;
- e. mancato esercizio della concessione;
- f. in tutti gli altri casi previsti dall'articolo 47 del Codice della Navigazione.

Art. 25 Tariffe

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

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

B) Generalità sulle operazioni di bunkeraggio

Art. 26 Modalità

Nell'ambito del Porto di Genova il bunkeraggio può essere effettuato a mezzo di bettolina, mediante oleodotto, con distributori mobili conformi al D.M. 19 marzo 1990, con distributore fisso in banchina e con autobotti. Le modalità e le norme per il bunkeraggio da effettuarsi nel Porto petroli di Multedo sono contenute nello specifico "Regolamento di polizia portuale e sicurezza del Porto Petroli di Genova/Multedo" approvato con Ordinanza N°253/97 in data 8.9.1997 e successive modifiche della Capitaneria di Porto di Genova.

- Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio non possono essere effettuate in caso di cattive condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnate da scariche atmosferiche e, se iniziate, devono essere sospese immediatamente;
- Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio possono essere eseguite nell'arco delle ventiquattro ore. Nel caso di operazioni in ore notturne, la zona interessata deve essere adeguatamente illuminata; l'intensità di illuminazione (illuminamento) non deve risultare inferiore a **10 lux** ad 1 metro dai piani di lavoro.
- Qualora si verificano fuoriuscite di prodotto, eventi dannosi o stati di pericolo durante lo svolgimento delle operazioni di rifornimento/bunkeraggio, il Comandante della nave e gli addetti delle ditte che forniscono il prodotto sono tenuti a sospendere immediatamente le operazioni, informando contemporaneamente la Capitaneria di Porto che provvederà ad adottare tutti i provvedimenti ritenuti opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento e ad evitare ulteriori e più gravi conseguenze. In presenza di sversamenti, dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti idonei ad evitare la fuoriuscita ed a limitare l'entità dello sversamento. L'obbligo d'informazione sussiste anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone e delle infrastrutture portuali. Sono a carico del fornitore del servizio e/o della nave, secondo le rispettive responsabilità, le spese per la bonifica della zona inquinata. Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio potranno essere riprese solo a seguito di autorizzazione da parte della Capitaneria di Porto.

Art. 27 Caratteristiche e requisiti delle manichette

Le manichette utilizzate nelle operazioni di bunkeraggio devono:

1. essere costruite in conformità alle norme EN 1765 o BS 1435;
2. essere collaudate all'atto della fornitura;
3. essere periodicamente controllate, pressate ogni 12 mesi indipendentemente dal numero delle ore di lavoro allo scopo di accertare la loro integrità (Circolare n°105 del 21.9.2000 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Unità di gestione delle infrastrutture per la navigazione e demanio marittimo).

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

1. massima pressione di esercizio;
2. massima temperatura di esercizio;
3. prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
4. data e pressione di collaudo;
5. certificato di collaudo.

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

C) Operazioni di bunkeraggio da bettolina

Art. 28 Comunicazione della società concessionaria del servizio

Prima dell'inizio di ogni operazione di bunkeraggio, la Società concessionaria fornitrice dovrà inviare per iscritto (via fax/posta elettronica) alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto di Genova, con almeno quattro ore di anticipo sull'ora di inizio delle operazioni, le seguenti notizie:

1. il nome della nave da rifornire ed il suo ormeggio;
2. data/ora prevista per l'operazione;
3. il tipo, le caratteristiche (punto di infiammabilità, temperatura, categoria di appartenenza) la quantità del prodotto da rifornire.

La Capitaneria di Porto prende atto della comunicazione e potrà stabilire eventuali ulteriori o diverse prescrizioni da osservare, rispetto a quelle riportate negli articoli seguenti

Art.29 Requisiti delle bettoline

Le bettoline impiegate nel servizio di rifornimento alle navi devono ottemperare, oltre che a tutte le norme vigenti in materia di sicurezza della navigazione, ad esse applicabili, anche alle sottoelencate prescrizioni e dovranno, pertanto, essere dotate di:

- impianti e dotazioni idonee (es. reticelle taglia-fiamma, punti caldi protetti, distanziatori, parabordi, etc.) al fine di poter effettuare operazioni di bunkeraggio in sicurezza, anche a navi che trasportano prodotti pericolosi;
- attrezzature e dotazioni idonee a prevenire e contenere sversamenti di idrocarburi in mare (es. efficienti sistemi di chiusura degli ombrinali, ghiothe per la raccolta di eventuali colaggi, scorte di materiali assorbenti inerti);
- "bottazzi" di gomma o legno lungo le fiancate, cavi da ormeggio non metallici in buone condizioni d'uso, reticelle parafiamma a tutti gli scarichi.

Art.30 Prescrizioni da osservare nel rifornimento a nave ormeggiata in banchina

1. Il Comandante della bettolina deve avvertire via VHF o telefono la Centrale Operativa della Capitaneria di Porto dell' inizio delle operazioni;
2. La nave da rifornire, qualora stia movimentando liquidi infiammabili di categoria A o B, oppure stia imbarcando o sbarcando merci pericolose in colli appartenenti alle classi 1,2,3,4, 5 e 7, deve sospendere le suddette operazioni per tutta la durata del rifornimento. E' consentito il bunkeraggio delle navi cisterna, chimichiere e gasiere non degasificate soltanto durante le operazioni di scarica.

Durante la caricazione il rifornimento è consentito solo nel caso in cui la nave stia imbarcando prodotti aventi punto di infiammabilità >a 60°C e a condizione che:

- ? Per tutta la durata del bunkeraggio sulla nave sia presente un operatore della bettolina in prossimità del connettore, pronto ad effettuare il distacco rapido in caso di necessità. La bettolina deve essere **sempre** in condizione di allontanarsi con i propri mezzi in caso di emergenza;
 - ? La bettolina sia dotata di un rilevatore portatile di gas nell'atmosfera;
 - ? Gli strumenti per effettuare la connessione siano del tipo antiscintilla.
3. Nel caso di navi cisterna ,gasiere, chimichiere con liquidi pericolosi o vuote, ma non degasificate, devono essere interrotte eventuali operazioni di zavorramento (per navi non SBT), spostamento del carico, lavaggio o pulizia delle cisterne.
 4. Durante lo svolgimento delle operazioni a bordo della nave e della bettolina devono essere **predisposti servizi continui di vigilanza antincendio ed antinquinamento** a mezzo di personale facente parte dell'equipaggio munito dei certificati prescritti dalla STCW 95 in materia antincendio.

- Le attrezzature antincendio di bordo devono essere in perfetta efficienza e immediatamente pronte all'uso. Devono essere inoltre disponibili e pronti una riserva di sabbia e altro materiale oleoassorbente per arginare immediatamente eventuali colaggi.
5. Durante il rifornimento sia a bordo della nave e della bettolina, sia sulla banchina prospiciente **non deve essere eseguito alcun lavoro che possa generare scintille, fiamma o calore**. Nessuna operazione o lavoro portuale può essere effettuato lungo il lato della nave ove è affiancata la bettolina.
 6. Durante le operazioni svolte in ore notturne devono essere garantiti i valori di illuminamento pari a 10 lux ai punti di connessione delle manichette ed alle manichette stesse.
 7. La bettolina deve essere ormeggiata il più possibile lontano da sfoghi d'aria o da sorgenti di vapori infiammabili;
 8. Le navi e le bettoline intente nelle operazioni di bunkeraggio devono tenere alzato a riva il segnale corrispondente alla lettera "B" (bravo) del C.I.S. e una luce rossa durante le ore notturne.
 9. Le manichette impiegate devono rispondere ai requisiti ed avere le caratteristiche riportati al precedente art. 27; inoltre, devono essere dotate di innesti a tenuta perfetta ed essere adeguatamente sorrette e di idonea lunghezza onde evitare strappi.
 10. Deve essere assicurata, tramite idonei collegamenti di massa, l'equipotenzialità elettrica tra nave e bettolina.
 11. Il personale della unità rifornitrice (bettolina) deve attenersi alle disposizioni dell'Ufficiale della nave da rifornire, designato dal Comando di bordo quale responsabile della direzione delle operazioni, relativamente all'inizio, alla velocità di pompaggio ed alle interruzioni; a tal fine, prima dell'inizio delle operazioni, egli dovrà concordare la rata e le prestazioni massime di pompaggio, le procedure per l'arresto di emergenza ed il mezzo e le procedure di comunicazione tra bettolina e nave e viceversa, informando successivamente tutto il personale addetto alle operazioni. Il suddetto Ufficiale dovrà seguire personalmente le operazioni ed assicurarsi del buon andamento delle stesse effettuando preventivamente le necessarie verifiche alle tubazioni, alle casse e all'impianto.
 12. Tra la bettolina e la nave dovranno essere posizionati parabordi di dimensione e robustezza adeguata, atti a impedire il contatto diretto fra i due scafi.
 13. Durante il rifornimento, gli ombrinali della nave e della bettolina devono rimanere chiusi. Qualora la bettolina sia ormeggiata con l'ancora in mare, deve essere in grado di mollare rapidamente l'ancora filandola "per occhio"; a tal fine la bettolina deve essere in grado di liberare l'ultima maglia della catena azionando il dispositivo dalla coperta.
 14. Gli scarichi dei motori, della cucina e di altre fonti di calore della bettolina e della nave devono essere muniti tutti di rete parascintille.

Art.31 Prescrizioni da osservare durante il bunkeraggio di navi alla fonda in rada

Quando il rifornimento viene effettuato in rada devono essere osservate, oltre a quanto stabilito nei precedenti articoli 26, 27, 28, 29 e 30, le seguenti ulteriori disposizioni:

1. Le operazioni di bunkeraggio in rada possono essere eseguite soltanto nelle zone stabilite, di volta in volta, dalla Capitaneria di Porto.
2. Le operazioni di bunkeraggio in rada, fatti salvi casi particolari da valutare volta per volta, possono essere effettuate soltanto durante le ore diurne;
3. L'unità di dimensioni maggiori deve essere ancorata ed essere in grado di mollare rapidamente l'ancora, filandola "per occhio"; a tal fine essa deve avere la possibilità di liberare l'ultima maglia della catena azionando il dispositivo dalla coperta;
4. Le manovre di ormeggio e disormeggio della bettolina alla nave, devono essere effettuate nel rispetto delle "Norme per evitare gli abbordi in mare" (COLREG 72), a cura e sotto la responsabilità dei Comandanti delle due unità;

5. Al fine di evitare disguidi dovuti a incomprensioni, le comunicazioni tra nave e bettolina devono essere effettuate in una lingua precedentemente concordata, usando termini tecnico-nautici universalmente noti (vedasi "Standard Marine Navigational Vocabulary -IMO");
6. Gli impianti antincendio di entrambe le unità devono essere efficienti e pronti all'uso; a bordo delle due unità deve essere assicurato il servizio di vigilanza e prevenzione antincendio conforme a quanto disposto al punto 4 del precedente allegato 30.4;
7. Le condizioni meteomarine debbono essere favorevoli, le operazioni devono venire immediatamente interrotte al peggioramento delle condizioni stesse e, in ogni caso, dietro semplice richiesta, anche verbale, da parte della Capitaneria di Porto;
8. Durante la sosta in rada delle due unità affiancate, è vietata l'esecuzione di lavori a bordo di entrambe le unità con uso di fiamma o che possano generare scintille o calore, anche se già autorizzati dalla Capitaneria di Porto a bordo delle singole unità; inoltre, al fine di consentire l'immediato allontanamento delle due unità in caso di necessità, è assolutamente vietata l'esecuzione di qualsiasi altro lavoro a bordo, anche senza uso di fiamma, che possa impedire o semplicemente limitare o ritardare la capacità di manovra delle due navi
9. Durante le operazioni di rifornimento, da parte delle due unità deve essere effettuato ascolto radio continuo a mezzo apparato VHF/FM sulla frequenza dei servizi portuali (canale 12)
10. In caso di sospensione o interruzione del rifornimento, per qualsiasi motivo, la bettolina dovrà allontanarsi immediatamente dalla nave rifornita;
11. La Capitaneria di Porto relativamente alla pericolosità del prodotto da rifornire ed alle modalità del rifornimento, si riserva la facoltà di imporre, volta per volta e quando ne ricorra la necessità, ulteriori prescrizioni in materia di prevenzione antincendio e antinquinamento.

D) Bunkeraggio da terra: oleodotti e distributori automatici

Art. 32 Bunkeraggio mediante oleodotto

Il rifornimento di combustibili liquidi può essere effettuato da terra mediante oleodotto limitatamente ai pontili ed alle calate dove esistono tubazioni provenienti da depositi regolarmente autorizzati.

Art. 33 Bunkeraggio a mezzo di distributori automatici fissi sistemati in banchina

I distributori automatici fissi, come definiti la decreto Legislativo n°32/1998 sono atti al rifornimento di combustibili/lubrificanti delle unità da traffico locale, pesca e diporto alle unità navali di dimensioni medio/piccole.

Per effettuare il rifornimento è necessario ed indispensabile che il distributore sia in regola con la certificazione di prevenzione incendi rilasciata dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco.

Il responsabile del distributore stabilisce le misure di prevenzione e le attrezzature di protezione che debbono adottarsi durante le operazioni.

Tali indicazioni sono contenute nel documento di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 626/94.

Le operazioni di rifornimento a mezzo di distributori fissi installati in banchina sono soggette, oltre che all'osservanza delle indicazioni di cui sopra, anche alle seguenti ulteriori prescrizioni:

1. I distributori automatici devono essere muniti dei dispositivi di sicurezza approvati dal Ministero dell'Interno, in ottemperanza a quanto disposto dal Titolo I punto XVII del D.M. 31 luglio 1934, e dei dispositivi di captazione dei vapori di cui al Decreto del Ministero dell'Ambiente 16 maggio 1996 e del successivo "Regolamento recante norme per l'installazione dei dispositivi di recupero dei vapori di benzina presso i distributori" (approvato con D.M. n° 76 in data 20 gennaio 1999 del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero delle Attività Produttive e della Salute);
2. Le manichette devono essere integre e in perfette condizioni d'impiego, per evitare spandimenti di prodotto a terra e in mare;
3. Le operazioni possono essere svolte anche in ore notturne a condizioni che presso il distributore e nei punti di rifornimento a bordo venga assicurato un illuminamento di intensità pari ad almeno 10 lux;

4. Durante lo svolgimento delle operazioni devono essere tenuti sul posto, pronti all'uso, i mezzi antincendio prescritti dal D.M. 31 luglio 1934 del Ministero degli Interni;
5. I motori di propulsione del mezzo da rifornire devono essere spenti, così come ogni altro motore di bordo (es. gruppi elettrogeni) il cui collettore di scarico non sia munito di rete parascintille;
6. A bordo del mezzo da rifornire e all'interno dell'area in concessione al distributore non devono essere eseguiti lavori con uso di fiamma, fonti di calore o scintille; in presenza di particolari situazioni, la Capitaneria di Porto si riserva la facoltà di interdire l'esecuzione dei lavori di cui sopra anche nelle aree adiacenti all'impianto di distribuzione;
7. Durante le operazioni di rifornimento deve essere mantenuto in vigore un efficiente servizio continuo di controllo e vigilanza antincendio e antinquinamento, sia da parte dell'equipaggio dell'unità da rifornire che da parte del gestore dell'impianto. Devono essere disponibili e pronte per l'uso immediato tutte le attrezzature antinquinamento in dotazione al distributore (sabbia, panne galleggianti, materiale oleoassorbente, etc.). L'equipaggio dell'unità da rifornire deve mantenere in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate le attrezzature antincendio in dotazione.

Art. 34 Rifornimento dei distributori automatici fissi sistemati in banchina

Il rifornimento di tali impianti di distribuzione carburanti può essere effettuato tramite autobotti o idonei mezzi nautici, nel rispetto delle condizioni previste dal citato D.M. 31 luglio 1934 e successive modifiche e integrazioni.

E) Bunkeraggio a mezzo di autobotti, ovvero di distributori mobili conformi al D.M. 19 marzo 1990.

Art.35 Modalità di svolgimento del servizio

Le operazioni di rifornimento a mezzo autobotti o a mezzo di distributori mobili possono essere consentite esclusivamente per i prodotti **con punto di infiammabilità, determinato col sistema a vaso chiuso, $\geq 60^{\circ}\text{C}$.**

Chiunque intenda effettuare tali operazioni di rifornimento, deve informare la Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto con le stesse modalità del precedente art.28 circa:

- 1) - l'indicazione del vettore, dell'autista, della targa del mezzo utilizzato;
- 2) - la denominazione sociale dell'impresa fornitrice e gli estremi dell'autorizzazione rilasciata dall'Autorità Portuale ai sensi del "Regolamento per la disciplina delle attività industriali, commerciali e artigianali che si esercitano nel Porto di Genova", approvato con Ord.n°555 in data 16.4.1999 dell'Autorità Portuale di Genova;
- 3) - il nominativo e la nazionalità della nave rifornita;
- 4) - la banchina presso la quale è ormeggiata;
- 5) - la data e l'orario presunto dell'inizio operazioni;
- 6) - la data di collaudo delle manichette ed il periodo di validità dello stesso;
- 7) - il nominativo del personale facente parte del presidio antinquinamento e le dotazioni presenti in loco.
- 8) - L'individuazione dell'organizzazione che effettuerà il servizio di vigilanza antincendio, che potrà essere svolto dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco o da Società autorizzate a prestare servizi integrativi di vigilanza antincendio nel porto di Genova ai sensi delle disposizioni contenute nell'ordinanza n°61/2001 in data 11 aprile 2001 della Capitaneria di porto di Genova (vedasi all.n°1).

Art. 36 Svolgimento delle operazioni di rifornimento

Le operazioni di rifornimento dei prodotti di cui al presente para D)sono soggette all'osservanza delle sottoelencate disposizioni. La Capitaneria di Porto potrà comunque imporre prescrizioni diverse da quelle di seguito indicate, in relazione ad esigenze specifiche.

1. la sosta in banchina dell'autobotte non dovrà intralciare le operazioni commerciali delle navi operanti in zona;

2. le tubazioni del carico dovranno avere caratteristiche tali da evitare rotture e perdite di liquido;
3. le operazioni di rifornimento dovranno essere interrotte qualora si verificassero inconvenienti tali da costituire pericolo per l'incolumità delle persone e della sicurezza portuale, oltreché per esigenze operative di unità commerciali;
4. divieto di operare sottobordo con più di un'autobotte per volta;
5. il responsabile dell'autobotte non deve mai allontanarsi dalla stessa, tenendo particolarmente in vista gli eventuali punti di collegamento dei vari tratti delle manichette.
6. Presenza di un presidio antinquinamento qualificato ed attrezzato con mezzi adeguati ed efficienti (adeguata riserva di sabbia, panne galleggianti, fogli e/o panne oleoassorbenti).
7. Qualora dovesse verificarsi uno sversamento di prodotto a bordo o in banchina, l'operazione deve essere immediatamente sospesa e non dovrà essere ripresa senza nuovo ordine dell'Autorità Marittima, che dovrà essere celermente avvertita dal responsabile dell'autobotte o dal comando di bordo per la valutazione delle circostanze e l'adozione delle opportune misure.
8. Al verificarsi di un inquinamento, ferma restando la responsabilità di chi lo ha causato, il comando di bordo ed il responsabile dell'autobotte devono adoperarsi in concerto, con i propri mezzi, per la bonifica degli specchi acquei e delle banchine inquinate.
9. Sono a carico dei responsabili le spese occorrenti per contenere ed abbattere l'inquinamento.
10. La quantità di prodotto erogabile non può essere superiore a 30 tonnellate per ogni autobotte.
11. Ciascuna autobotte, compreso l'eventuale rimorchio, deve uscire dall'ambito portuale immediatamente dopo aver completato il rifornimento; i distributori mobili dovranno essere ricollocati nelle apposite aree di sosta autorizzate, ove potrà esclusivamente avvenire il loro rifornimento a mezzo di autobotte.
12. Le autobotti, i loro rimorchi ed i contenitori mobili devono essere in possesso di tutte le abilitazioni e certificazioni previste per il trasporto di infiammabili.
13. A bordo della nave da rifornire, durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento da parte dell'equipaggio.
14. Durante le operazioni di rifornimento in ore notturne, deve essere garantito un valore di illuminamento, pari ad almeno 10 lux, presso i punti di connessione delle manichette e lungo l'intero percorso delle manichette stesse.
15. La nave sotto rifornimento dovrà tenere alzata a riva la bandiera "B" (bravo) del C.I.S., di notte dovrà essere alzata a riva una luce rossa.
16. Tutti gli scarichi dei "fuochi" di bordo (gas di scarico dei motori, cucina ,etc) devono essere muniti di rete parascintille.
17. Tra l'autobotte , ovvero il distributore mobile, e la nave dovrà essere stabilita l'equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa.
18. A bordo della nave, ed in banchina limitatamente alla zona interessata dal rifornimento entro un raggio di 100 metri, per tutta la durata dell'operazione, non devono essere effettuati lavori con uso di fiamma di qualsiasi natura o che generino comunque scintille o produzione di calore.
19. Per tutta la durata dell'operazione di rifornimento intorno alla nave ed all'autobotte, ovvero distributore mobile, per un raggio di 20 metri non devono essere presenti altri natanti, natanti o persone estranee all'operazione; detta zona deve essere opportunamente transennata e segnalata con un cartello indicante : "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE" .
20. Nei pressi delle tubazioni impiegate per il rifornimento devono essere collocati a cura della Ditta incaricata del rifornimento, almeno n°2 (due) estintori a polvere di capacità estinguente 233 B-C ed un contenitore di sabbia di capacità adeguata con attrezzi per lo spandimento della sabbia stessa.

21. Il Servizio di Vigilanza Antincendio da impiegare a terra, in prossimità dell'autobotte o del distributore mobile, (vedasi punto 8) del precedente art.35) deve essere svolto con un minimo di n°2 persone addette, (Vigili del Fuoco o Guardie ai Fuochi); per operazioni di particolare complessità o pericolosità, potranno essere adottati diversi criteri di composizione della squadra, sentita la Commissione locale ex art.48 del Regolamento per la navigazione marittima.
 22. Qualora il servizio di vigilanza antincendio venga espletato dal Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco , dovrà essere reso ai sensi del D.M. (Ministero degli Interni) n° 261 del 22 febbraio 1996, inoltre, la squadra deve essere dotata di un automezzo antincendio e l'istanza formale deve essere inoltrata al locale Comando provinciale dei Vigili del fuoco con almeno due giorni di anticipo rispetto alla data in cui il servizio dovrà essere espletato. In caso di mancata disponibilità, il Comando provinciale V.F. ne darà comunicazione alla Capitaneria di Porto di Genova entro le successive 24 ore, che disporrà l'impiego ,per lo stesso scopo, delle Guardie ai Fuochi del servizio integrativo antincendio. Nel caso in cui il servizio venga espletato dalle Guardie ai fuochi autorizzate (vedasi punto 8 del precedente art.35), la squadra , quando il rifornimento è effettuato su banchine prive di impianto antincendio, deve essere dotata di motopompa antincendio, fornita di manichette di idonea lunghezza, con boccellini "a pioggia" e dotata di attrezzatura e del materiale necessario per l'erogazione della schiuma.
 23. Le operazioni di rifornimento devono avvenire sotto il diretto controllo di un Ufficiale della nave da rifornire appositamente designato, per la puntuale applicazione delle disposizioni contenute nel presente regolamento.
 24. Il conducente dell'autobotte deve rimanere sempre presente sul posto per tutta la durata dell'operazione, pronto ad attuare immediatamente tutti i provvedimenti che si rendessero necessari in caso d'emergenza.
 25. Le tubazioni di carico devono essere in ottimo stato e di caratteristiche conformi ai requisiti di cui all' art.27.
 26. L'autobotte deve essere munita di:
 - reti parascintille ai collettori di scarico del motore, dotata di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche;
 - adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche;
 - pompa per il travaso del prodotto di tipo idoneo e antideflagrante;
 - n°2 estintori a polvere di capacità estinguente 233 B-C.
 27. Durante il rifornimento la nave dovrà, di massima, sospendere le operazioni commerciali; eventuali deroghe in merito potranno essere concesse a condizione che non pregiudichino comunque, le operazioni di rifornimento.
- Non è consentito il rifornimento di navi traghetto / ro-ro con autobotte in qualsiasi altra condizione (per esempio con autobotte introdotta direttamente nel locale garage chiuso di bordo) né con distributori mobili.*

F) Disposizioni particolari per il rifornimento di olio lubrificante a mezzo di autobotte o distributori mobili

Art.37. Generalità e modalità di svolgimento del servizio

Chiunque intenda effettuare il rifornimento di olio lubrificante deve informare la Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto con le stesse modalità del precedente art. 35, circa:

- l'indicazione del vettore, dell'autista e della targa del mezzo utilizzato;
- la denominazione sociale dell'impresa rifornitrice e gli estremi dell'autorizzazione ad operare in porto, rilasciata dall'Autorità Portuale;
- il nominativo e la nazionalità della nave da rifornire;
- la banchina presso la quale è ormeggiata;

- la data e l'orario presunto dell'inizio operazioni;
- la data di collaudo delle manichette ed il periodo di validità dello stesso;
- il nominativo del personale facente parte del presidio antinquinamento e le dotazioni presenti in loco.

La Capitaneria di Porto potrà imporre prescrizioni ulteriori a quelle di seguito indicate, in relazione alle esigenze specifiche:

- a) - la sosta in banchina dell'autobotte non dovrà intralciare le operazioni commerciali delle navi operanti in zona;
- b) - le tubazioni del carico dovranno avere caratteristiche tali da evitare rotture e perdite di liquido;
- c) - le operazioni di rifornimento dovranno essere interrotte qualora si verificassero inconvenienti tali da costituire pericolo per l'incolumità delle persone e della sicurezza portuale, oltreché per esigenze operative di unità commerciali;
- d) - divieto di operare sottobordo con più di un'autobotte per volta;
- e) - il responsabile dell'autobotte non deve mai allontanarsi dalla stessa, tenendo particolarmente in vista gli eventuali punti di collegamento dei vari tratti delle manichette;
- f) - presenza di un presidio antinquinamento qualificato ed attrezzato con mezzi adeguati ed efficienti, fornito:
 - dalla Società di gestione del terminale, ovvero
 - dalla Società fornitrice del prodotto, ovvero
 - dal comando di bordo.

Qualora dovesse verificarsi uno sversamento di olio lubrificante a bordo o in banchina, l'operazione deve essere immediatamente sospesa e non dovrà essere ripresa senza nuovo ordine dell'Autorità Marittima, che dovrà essere celermente avvertita dal responsabile dell'autobotte o dal comando di bordo per la valutazione delle circostanze e l'adozione delle opportune misure.

Al verificarsi di un inquinamento, ferma restando la responsabilità di chi lo ha causato, il comando di bordo ed il responsabile dell'autobotte devono adoperarsi in concerto, con i propri mezzi, per la bonifica degli specchi acquei e delle banchine inquinate.

Sono a carico dei responsabili le spese occorrenti per contenere ed abbattere l'inquinamento.

G) Conferimento da navi cisterna di acque di sentina, di acque di lavaggio e pre-lavaggio delle cisterne del carico e di residui del carico

Art. 37 bis Generalità e modalità di espletamento delle operazioni

Le navi cisterna, ormeggiate, ai sensi ed in parziale deroga dell'articolo 6 dell'Ordinanza n° 32/2001 in data 08 marzo 2001, nel porto commerciale di Genova (esclusa la darsena di Porto Petroli) presso banchine in concessione a depositi costieri, al fine del conferimento di acque di sentina, di acque di lavaggio e pre-lavaggio delle cisterne del carico e di residui del carico, nel caso trasportino o abbiano trasportato durante il viaggio precedente prodotti petroliferi o petrolchimici con punto di infiammabilità inferiore a 61°C, dovranno presentare, prima di poter procedere alle predette operazioni di conferimento, specifica documentata istanza alla Capitaneria di Porto – Sezione Tecnica, come previsto dal predetto articolo 6, corredata dell'attestazione "gas free" da parte del consulente chimico del porto, relativa sia alle cisterne del carico sia alle *slop tanks*.

L'Autorità Marittima rilascia autorizzazione all'espletamento delle predette operazioni a seguito di verifica della completezza della documentazione sopraindicata, riservandosi la possibilità di prevedere specifiche prescrizioni a fini di sicurezza portuale.

CAPO VI

DEPOSITI COSTIERI

Art. 38 Generalità

I concessionari di stabilimenti e di 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 Regolamento al Codice della Navigazione) e ciò indipendentemente dalle precauzioni che vengono adottate a bordo e nelle adiacenze delle navi cisterna nel corso delle operazioni di imbarco e sbarco, a cura del Comando delle navi stesse o a seguito di prescrizioni particolari da parte dell'Autorità Marittima.

Art. 39 Sversamento e bonifica

I concessionari di stabilimenti e depositi costieri sono tenuti a curare che, durante il maneggio dei tubi/manichette e nel corso delle operazioni di carico e scarico di liquidi infiammabili o combustibili, non si verifichino perdite dei liquidi stessi in quantità anche minima.

Qualora, malgrado le cautele suddette, si verifichi spargimento dei liquidi, sia all'interno dello stabilimento, sia sulle calate o all'interno del porto, le operazioni di carico e scarico devono essere immediatamente interrotte, per provvedere all'eliminazione delle perdite ed alla raccolta del liquido sparso.

Le acque pluviali e quelle che gli stabilimenti scaricano in mare debbono essere convogliate in vasche di decantazione o trappole che le separino dalle sostanze oleose e i concessionari debbono provvedere con mezzi idonei a raccogliere i residui di oli minerali eventualmente scaricatisi in mare.

Nel caso di versamento di liquidi in porto, i concessionari sono inoltre tenuti a informare l'Autorità Marittima affinché possano essere adottate le misure necessarie.

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. **L'impiego dei solventi è comunque soggetto ad autorizzazione preventiva da parte di questa Capitaneria di Porto.**

La predetta Autorità Marittima, inoltre, si riserva la facoltà di disporre l'impiego di panne galleggianti, anche a scopo preventivo, durante le operazioni di imbarco, sbarco e allibo di prodotti petroliferi o altri prodotti comunque inquinanti.

Art. 40 Servizio integrativo antincendio

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

Art. 41 Deposito temporaneo in banchina di oli minerali

I depositi temporanei di oli minerali e/o derivati in fusti o latte, debbono essere collocati esclusivamente nelle zone portuali all'uopo predisposte.

Le giacenze di detti prodotti sulle banchine e/o sulle calate del porto, devono essere limitate al tempo strettamente necessario per la loro caricazione/sbarco.

CAPO VII

CANALI/FREQUENZE VHF/FM UTILIZZABILI IN AMBITO PORTUALE

Art. 42 Canali/frequenze VHF/FM utilizzabili in ambito portuale

a. Canali di chiamata e soccorso

- canale 16 (156.800) - sono in ascolto continuo:
 - 1) - Genova Radio;
 - 2) - Sala Operativa 1°M.R.S.C. (Capitaneria di Porto);
 - 3) - Torre di Controllo –Molo Giano;
 - 4) - TWR aeroporto “C.Colombo”.
- canale 70 (156.525) – DSC: questo canale deve restare sempre silente come da prescritta normativa internazionale, per agevolare al massimo gli impulsi bitonali digitali di soccorso o emergenza.

Ferma restando la possibilità per l’Autorità Marittima di coprire i segnali radio delle società concessionarie per le necessità inerenti il coordinamento dei soccorsi in mare o altra attività istituzionale, i canali di lavoro portuale sono i seguenti:

b. Canali di lavoro portuale

- Canale 6 (156.300 Mhz) - chiamata e lavoro Bettoline per bunkeraggio;
- Canale 8 (156.400 Mhz) - chiamata e lavoro per bordo-Buster, Chimici di porto e guardia ai fuochi (questi ultimi possono espletare ascolto anche sul canale 10 intervenendo esclusivamente in caso d'emergenza);
- Canale 9 (156.450 Mhz) – primario lavoro Porto Petroli per manovra o altro; piloti, rimorchiatori, ormeggiatori ed Ente bacini solo durante immissione manovre da e per bacino;
- Canale 10 (156.000 Mhz) - chiamata e lavoro Porto Petroli nonché chiamata per avvisatore marittimo;
- Canale 11 (156.550 Mhz) - lavoro nostromi Capitaneria di Porto, Guardia Costiera, Torre piloti; secondario al canale 9 se intasato;
- Canale 12 (156.600 Mhz) – lavoro Piloti nonché chiamate per il pilotaggio;
- Canale 13 (156.650 Mhz) lavoro Bacino di Voltri e Ormeggiatori;
- Canale 14 (156.700 Mhz) - lavoro Rimorchiatori
- Canale 71 (156.575Mhz) – trasporto passeggeri portuale con obbligo di solo ascolto sul canale 12 durante la navigazione;
- Canale 72 (156.625 Mhz) - lavoro Barcaiole e secondario trasporto passeggeri in ambito portuale;
- Canale 73 (156.675Mhz) – lavoro Avvisatore Marittimo e lavoro Autorità Marittima;
- Canale 77 (156.875 Mhz) - lavoro per Agenzie marittime e Spedizionieri.

CAPO VIII

UTILIZZO DELLE APPARECCHIATURE GAMMAGRAFICHE E RADIOGRAFICHE A BORDO DI UNITÀ ORMEGGIATE IN PORTO

Art. 43 Premessa.

Ferme restando le competenze degli enti preposti per quanto concerne l'ingresso in porto delle apparecchiature gammagrafiche e radiografiche, il loro utilizzo a bordo di unità ormeggiate nel porto di Genova è soggetto a preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto.

Art. 44 Autorizzazione

Chiunque intenda utilizzare dette apparecchiature, oltre ad essere titolare di decreto prefettizio che autorizza l'uso delle apparecchiature medesime nel territorio della provincia di Genova, deve presentare alla Capitaneria di Porto di Genova documentata richiesta in bollo intesa ad ottenere l'autorizzazione ad eseguire le operazioni stesse.

Nell'istanza devono essere indicati:

- il nominativo del committente;
- tipo e numero delle apparecchiature che verranno impiegate; la relativa attività massima espressa in curie o bequerel (ovvero la tensione massima di picco qualora trattasi di apparecchiature radiografiche), il nominativo dell'operatore preposto al loro impiego, l'esatta località in cui le apparecchiature stesse verranno utilizzate, il giorno e l'ora di inizio e termine delle operazioni ed ogni utile notizia in merito;
- il nominativo dell'esperto qualificato e del medico autorizzato di cui agli artt. 77 e 87 del DLGS 17/3/1995 n. 230.

Alla domanda devono essere allegati:

- copia della richiesta avanzata dal committente con l'elencazione degli impianti da sottoporre ad esami gammagrafici/radiografici e loro ubicazione;
- copia dei certificati rilasciati al medico e all'esperto qualificato sopraindicati dal Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale;
- copia della relazione attestante l'avvenuta effettuazione dell'intervento di sorveglianza fisica per la protezione contro i rischi delle radiazioni ionizzanti, redatta dall'esperto qualificato ai sensi dell'articolo 79 del succitato decreto legislativo, con la quale vengono fornite all'operatore sopraindicato le prescrizioni ed istruzioni del caso.

Art. 45 Disciplina della esecuzione

Le suddette attività devono essere eseguite tra le ore 18.00 e le 24.00, nella rigorosa osservanza delle prescrizioni impartite dalla Prefettura di Genova ed, eventualmente, dalla Capitaneria di Porto di Genova in relazione alle altre attività che si svolgono nell'area demaniale marittima interessata. Per motivi di sicurezza o di interesse generale, l'autorizzazione di cui si tratta può essere modificata, sospesa o revocata.

Diversi, inderogabili esigenze circa l'orario sopra indicato potranno essere esaminate, di volta in volta, dalla Capitaneria di Porto.

L'area interessata dalle attività radiogene deve essere recintata e sorvegliata da personale della Società che effettua le attività medesime, segnalata con i regolamentari cartelli gialli con "etichetta" nera indicante la presenza di materiali radioattivi e idonei lampeggianti a luce gialla a sicurezza intrinseca (antideflagranti a tensione ridotta).

CAPO IX
MOVIMENTO E STAZIONAMENTO DEL NAVIGLIO ALL'INTERNO DEL
PORTO E DELLA RADA

GENERALITÀ

Art. 46 Specchi acquei portuali.

Agli effetti del presente capo sono specchi acquei portuali: l'avamposto, i bacini delle Grazie, della Fiera, del Porto Vecchio, della Lanterna e di Sampierdarena, la foce del Polcevera, il canale di calma compreso tra il terrapieno e la diga dell'aeroporto, nonché il bacino a nord del terrapieno aeroportuale delimitato dal molo di Multedo (bacino di Sestri Ponente), il canale di accesso alla Darsena Petroli, la zona di mare racchiusa nella fascia di un miglio dai terminali petroliferi posti nella rada di Multedo, il bacino di Voltri-Pra ed il canale di calma di Voltri-Pra. I bacini delle Grazie, del Porto Vecchio, della Lanterna, di Sampierdarena, del Polcevera, della Darsena Petroli e del porto di Voltri-Pra sono considerate zone lavorative.

Art. 47 Torre di controllo

La Capitaneria di Porto si avvale della torre ubicata al molo Giano ove attualmente opera la locale Corporazione dei Piloti.

Il pilota di servizio, sulla base del foglio di previsione arrivi e partenze giornaliero compilato dalla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, provvederà ad aggiornare, in tempo reale, i seguenti dati:

1. orario di avvistamento a 5 miglia delle navi in arrivo (comprese quelle dirette a Multedo e Voltri);
2. eventuale orario di fonda con relativa zona di ancoraggio;
3. orario di attracco in banchina;
4. orario di disormeggio e di uscita dal porto di tutte le navi;
5. eventuale orario di fonda e di partenza;
6. orari di disormeggio e ormeggio dei movimenti in ambito portuale e di quelli nelle acque antistanti;
7. segnalazione di qualsiasi sinistro o situazione di pericolo che si verifichi in rada e negli specchi acquei portuali;

Art. 48 Richiesta di accosto

Le procedure e le prescrizioni inerenti l'accosto delle navi alle calate ed alle banchine del porto di Genova sono regolate dall'ordinanza n° 32/2001 in data 08 marzo 2002 (allegato n° 4).

Art. 49 Sospensione temporanea dei movimenti delle navi- Procedure/precedenze tra atterraggio e decollo aerei ed ingresso/uscita navi zona Porto petroli Multedo e Fincantieri.

La Capitaneria di Porto, d'autorità o dietro richiesta della Direzione della Circonscrizione Aeroportuale, ha la facoltà di sospendere, per determinati periodi, il movimento delle navi e dei galleggianti nelle zone sopra specificate, qualora particolari emergenze relative al traffico aereo lo richiedessero. In ogni caso, fatta salva l'emergenza, per quanto attiene l'ingresso e l'uscita delle navi dal Porto petroli di Multedo e dal bacino portuale di Sestri Ponente, sono applicabili le norme contenute nell'Ordinanza N° 318 in data 23.11.2001 della Capitaneria di Porto di Genova (allegato n° 10).

Art. 50 Divieti

Fermo restando quanto stabilito dagli articoli 74, 76, 78 e 125 del Regolamento di esecuzione al codice della navigazione è vietato:

1. accedere all'aeroporto via mare;
2. l'attracco e la sosta di mezzi navali di qualunque tipo lungo le banchine di contenimento del terrapieno aeroportuale, nonché lungo la diga foranea a protezione dello stesso;
3. pescare, con qualsiasi mezzo, e prendere bagni dalle banchine e dalla diga suddetta;
4. alle unità di accostarsi alle navi che hanno le eliche in movimento, escluse le unità addette al pilotaggio, al rimorchio e all'ormeggio delle navi;
5. alle unità navali ed ai galleggianti di attraccare alle dighe foranee, salvo che per inderogabili esigenze di lavoro, di servizio o di emergenza;
6. compiere prove di macchina agli ormeggi. La Sezione Tecnica, d'intesa con la Direzione Tecnica dell'Autorità Portuale, determina i posti di ormeggio dove le suddette prove possono essere effettuate. A tal fine, il Comando di bordo deve presentare all'Autorità Marittima richiesta scritta e deve impegnarsi ad adottare le necessarie misure precauzionali. Prima delle prove, comunque, il comandante della nave deve assicurarsi che non vi siano galleggianti in prossimità dalle eliche e disporre un idoneo servizio di vigilanza. Le navi a turbina che abbiano necessità di mantenere le eliche a lento moto devono adottare le medesime precauzioni. Appostiti segnali, diurni e notturni, devono essere sistemati a poppa durante tutto il tempo in cui le eliche rimangono in azione.
7. Alle navi e ai galleggianti ormeggiate alle banchine sbracciare fuori bordo i mezzi di carico (bigli, grues, carri ponte etc), al fine di non intralciare le manovre di ormeggio, disormeggio e transito di altre navi nelle adiacenze. Tuttavia, in deroga a quanto sopra disposto, le navi impegnate nelle operazioni di carico e scarico, che per eseguire tali operazioni, hanno necessità di sbracciare fuori bordo i propri mezzi di carico, possono operare in tal senso previa informazione alla Capitaneria ed ai Piloti del Porto e con l'intesa di provvedere al rientro di tali attrezzature, su richiesta dei piloti medesimi quando necessario e comunque tale richiesta deve essere formulata con congruo preavviso.

Art. 50 bis Sosta in porto o in rada di navi militari

In caso di sosta nel Porto di Genova di navi militari, fatte salve ulteriori eventuali prescrizioni di volta in volta specificamente impartite da parte della Capitaneria di Porto, le unità navali di qualsiasi tipo dovranno transitare ad una distanza minima di sicurezza di 50 metri dalle predette navi militari, attenendosi comunque alle disposizioni aggiuntive eventualmente impartite da personale della Capitaneria di Porto o delle Forze di Polizia presenti in loco. Nell'area di sicurezza sopraindicata sono vietati il transito, la sosta e qualsiasi attività di superficie e/o subacquea. Nel caso in cui navi militari diano fondo in rada, la predetta area di sicurezza si estende per un'ampiezza di 200 metri dalle unità medesime. Dalle interdizioni di cui al presente paragrafo sono esclusi i mezzi adibiti ai servizi portuali.

Art. 51 Emissioni radar

Nel porto di Genova è vietata, di massima, l'emissione di onde provenienti dalle apparecchiature radar di bordo, ad eccezione che in occasione di lavori di riparazione o manutenzione e previa comunicazione alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto.

Art. 52 Rilevamento fondali

I fondali del porto sono rilevati dalla locale Autorità Portuale nel corso delle periodiche operazioni di dragaggio del porto, ovvero dai terminalisti nell'ipotesi di dragaggio a carico di privati, e devono essere resi noti, per iscritto, alla Capitaneria di Porto, alla Corporazione Piloti ed all'Istituto Idrografico della Marina.

CANALI DI ACCESSO AI BACINI PORTUALI

Art. 53 Disposizioni generali riguardanti l'accesso nei bacini portuali

53.1 Si accede all'avamposto, ai bacini della Fiera delle Grazie, del Porto Vecchio, della Lanterna e di Sampierdarena attraverso le bocche di levante e di ponente; al bacino della foce del Polcevera (accosti Italsider-Ronco) attraverso l'imboccatura di ponente esistente tra la diga foranea e la diga dell'aeroporto; alla Darsena Petroli di Multedo ed al bacino di Sestri Ponente, attraverso la relativa imboccatura; al porto di Voltri-Pra attraverso la relativa imboccatura; al canale di calma per Voltri-Pra dall'imboccatura di levante, limitatamente alle unità da diporto di piccole dimensioni.

Le istruzioni per l'entrata e l'uscita dal porto di Genova sono contenute nel volume 1° del Portolano del Mediterraneo.

Le navi in transito ed in sosta negli specchi acquei circostanti il terrapieno aeroportuale sono soggette a particolari limitazioni atte a garantire la sicurezza della navigazione aerea.

Alle navi ed ai galleggianti in genere è interdetta la navigazione lungo il canale compreso fra la banchina sud dell'aeroporto e la diga foranea dello stesso. E' fatta eccezione per le unità dei vari servizi portuali dirette o provenienti dagli scali di Sestri Ponente, di Multedo e Voltri, a condizione che non superino l'altezza massima di ingombro, alberatura compresa, di dieci metri dal galleggiamento e che procedano con rotta radente la diga foranea, a velocità moderata e comunque non superiore alle sei miglia orarie. Le unità fornite di alberatura, per transitare in detto canale nelle ore notturne, dovranno tenere in testa all'albero più alto un fanale a luce rossa, visibile dall'alto e da tutti i punti dell'orizzonte. Le unità, giunte all'altezza della testata di ponente del terrapieno dell'aeroporto, dovranno passare ad ovest della boa numero 33, situata a circa 250 metri dalla predetta testata.

Le navi ed i galleggianti che ormeggiano agli accosti dei ponti Libia, Canepa e Ronco non dovranno, in nessun caso, superare le altezze massime di ingombro, alberatura compresa (dal livello medio del mare), di seguito specificate:

- **Ponte Libia – Canepa – Ronco Levante: mt. 52**
- **Ponte Ronco Ponente: mt. 37**

53.2 Le navi ed i galleggianti diretti agli accosti situati sulla sponda destra della foce del Polcevera, **non potranno superare l'altezza massima di ingombro**, (alberatura compresa), **di 31 metri dal livello del mare.**

Le navi e i galleggianti diretti alla banchina situata nel canale di calma, a sud del relativo terrapieno, **non potranno superare l'altezza massima d'ingombro**, (alberatura compresa), di 26 metri sul livello del mare) né addentrarsi nel canale di calma dell'aeroporto oltre il limite fissato in 400 metri dallo spigolo sud-est del terrapieno in questione.

Art. 54 Disposizioni particolari

AVVERTENZA: I valori delle coordinate geografiche riportati negli articoli seguenti , sono espresse in gradi, primi e decimi di primo.

DATUM: WGS 84 (le coordinate sono corrette di + 0'.06 in latitudine e longitudine rispetto al datum ED 50 delle carte I.I: n° 106, 54 e 55)

- **Accesso di Ponente:** L'accesso al bacino di Sampierdarena, tramite la bocca di ponente, è consentito alle navi con un pescaggio massimo di 10 metri, nel rispetto delle altezze massime di ingombro aereo.

- **Accesso di Levante**

Limite esterno Est: Rilevamento 153° dal Faro di Punta Vagno fino al parallelo 44°20'.16N

Limite esterno Ovest: Rilevamento 168° dal fanale rosso posto all'estremità del prolungamento del Molo "Duca di Galliera", fino al parallelo 44°20'.16 N

Zona di separazione: congiungente i punti

a. 44°23'.38 N – 008°56'.86 E

b. 44°20'.21 N – 008°58'.56 E

Ampiezza: 100 metri.

Corsie di traffico: a dritta della zona di separazione.

- **Accesso di Multedo – Porto Petroli**

Limite esterno Est: linea congiungente i seguenti punti:

a. 44°24'.79 N – 008°48'.46 E

b. 44°24'.36 N – 008°47'.96 E

c. 44°23'.36 N – 008°47'.61 E

d. 44°21'.66 N – 008°47'.06 E

Limite esterno Ovest: linea congiungente i seguenti punti:

a. fanale bianco sul gomito della diga del Porto di Voltri

b. 44°24'.45 N – 008°47'.36 E

c. 44°21'.66 N – 008°45'.46 E

Zona di separazione: congiungente i punti:

a. 44°21'.66 N – 008°46'.26 E

b. 44°24'.41 N – 008°47'.66 E

c. 44°24'.80 N – 008°48'.16 E

Ampiezza: 100 metri

Corsie di traffico: a dritta della zona di separazione.

Accesso di Voltri – Pra

Limite esterno Est: linea congiungente i seguenti punti:

a. 44°22'.86 N – 008°43'.66 E

b. fanale verde sull'estremità Ovest della diga del Porto di Voltri;

Limite esterno Ovest: linea congiungente i seguenti punti:

a. 44°22'.86 N – 008°42'.06 E

b. 44°25'.36 N – 008°45'.66 E

Zona di separazione: congiungente i seguenti punti:

a. 44°25'.12 N – 008°45'.85 E

b. 44°22'.86 N – 008°42'.91 E

Ampiezza: 100 metri

Corsie di traffico: a dritta della zona di separazione

Art. 55 Punti di chiamata (Waypoints)

Sono istituiti i seguenti tre punti di chiamata:

1. - 44°20'.16 N – 008°59'.16 E

2. - 44°21'.66 N – 008°46'.66 E

3. - 44°22'.86 N – 008°43'.26 E

Art. 56 Prescrizioni

L'ingresso e l'uscita delle navi devono avvenire utilizzando esclusivamente i predetti viali di traffico; valgono le "Regole per evitare gli abbordi in mare" ed in particolare la regola 10 concernente gli "Schemi di separazione del traffico".

- a. Le navi devono procedere mantenendosi rigorosamente a dritta della zona di separazione del traffico.

- b. Se obbligate a farlo, esse devono attraversare tali schemi con rotta quanto più possibile perpendicolare alla direzione generale di flusso del traffico, previa autorizzazione della Torre di Controllo.

ZONE

Art. 57 Suddivisione in zone della rada di Genova

57.1 La rada antistante il Porto di Genova è suddivisa in n°7 (sette) zone, all'interno delle quali la navigazione, l'ancoraggio, la pesca da parte di navi imbarcazioni e natanti, nonché l'espletamento di altre attività marittime sono sottoposti a particolari limitazioni e /o interdizioni al fine di garantire la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare.

Zona 1 - limiti:

- Nord : parallelo 44° 23'.36 N
- Sud : parallelo 44°21'.66 N
- Ovest: limite esterno Est dello schema di separazione di Multedo
- Est: meridiano 008°50'.76 E

In tale area è:

1. vietato l'ancoraggio, la sosta ed ogni attività subacquea;
2. consentito il transito e la pesca qualora i terminali petroliferi siano liberi e non vi siano petroliere in avvicinamento o allontanamento.

Zona 2 - limiti:

- Nord: congiungente i punti 44°24'.76 N – 008°48'.46 E con 44°24'.31N – 008°50.76E
- Sud: parallelo 44°23'.36N
- Est : meridiano 008°50'.76 E
- Ovest: limite esterno Est dello schema di separazione di Multedo

In tale area, a causa della presenza di oleodotti sottomarini che collegano i terminali con:

- la piattaforma in posizione 44°24'.22 N – 008°48'.52 E
- il monormeggio per petroliere in posizione 44°23'.22 N – 008°49.92 E

è vietato il transito, ad eccezione delle petroliere dirette ai terminali petroliferi, la sosta, la pesca ed ogni altra attività subacquea.

Zona 3 - limiti:

Nord: diga foranea di Sampierdarena

Sud: congiungente Lat. 44°23'.31 N –Long. 008°54'.41 E con Lat.44°23'.56N-Long. 008°52'.76E

Est: meridiano di Long. 008°54'.41E

Ovest: meridiano do Long.008°52'.96E

In tale area, per garantire il libero accesso al porto tramite l'imboccatura "Polcevera-Italsider", sono vietati la sosta, l'ancoraggio, la pesca e ogni attività subacquea.

Zona 4 - limiti:

- Nord: prolungamento molo "Duca di Galliera";
- Sud: parallelo Lat. 44°20'.16N
- Est: limite Ovest dello schema di separazione del traffico dell'accesso di Levante;
- Ovest: meridiano Long. 008°55'.96 E.

In tale area, per non intralciare le manovre delle navi in uscita dal porto, sono vietati la sosta, l'ancoraggio, la pesca e ogni attività subacquea.

Zona 5 - limiti:

- Nord: linea congiungente i seguenti punti:
 - a. Lat. 44°23'.61N – Long.008°57'.37E
 - b. Lat. 44°22'.96N – Long.008°57'.96E
 - c. Lat. 44°22'.86N – Long.008°58'.82E
 - d. Lat. 44°23'.58N – Long.008°58'.96E
 - e. Linea di costa
- Sud: parallelo Lat. 44°20'.16N
- Est: linea congiungente i seguenti punti:
 - a. Lat. 44°23'.61N – Long. 008°59'.26 E
 - b. Lat. 44°22'.31N- Long. 008°59'.26 E
 - c. Lat. 44°20'.16N- Long. 009°00'.66 E
- Ovest: limite Est dello schema di separazione del traffico dell'accesso di Levante.

In tale area, a causa della presenza di cavi telefonici e condotte sottomarine, sono vietati la sosta, l'ancoraggio e l'esercizio della pesca a strascico.

Zona 6 - limiti:

- Nord: linea congiungente i seguenti punti:
 - a. Lat. 44°22'.81N – Long. 008°59'.26 E.
 - b. Lat. 44°22'.16N – Long. 009°04'.06E.
- Sud: linea congiungente i seguenti punti:
 - a. Lat. 44°21'.66N – Long. 009°04'.06E
 - b. Lat. 44°22'.31N – Long. 008°59'.26E
- Est : meridiano di Long. 009°04'.06;
- Ovest: meridiano di Long. 008°59'.26E.

In tale area, a causa dell'intensa attività diportistica, è vietata la sosta e l'ancoraggio delle navi nel periodo dal 1 giugno al 15 settembre. Nel restante periodo dell'anno tale zona è parte integrante della zona Delta, come successivamente definita.

57.2 Sono inoltre vietati l'ancoraggio e la pesca a strascico ad una distanza inferiore a 200 metri dalle condutture sottomarine degli scarichi fognari riportati sulle carte nautiche.

Art. 58 Zone di fonda

Zona Alfa – limiti:

- Ovest: limite est dello schema di separazione traffico dell'accesso al porto di Voltri;
- Est: limite ovest dello schema di separazione traffico dell'accesso al porto di Mulfedo;
- Nord: congiungente i punti lat: 44°24'.91N long:008°46'.10E – lat:44°24'.67N long:008°47'.64E.
- Sud: congiungente i punti: lat. 44°21'.66N – long.008°45'.46E. lat.44°22'.86N- long.008°43.66 E.

In tale area l'ancoraggio è riservato alle navi dirette o provenienti dal porto di Genova-Voltri.

Zona Bravo – limiti

- Nord: congiungente lat.44°24'.45N-long.008°50.76E, lat.44°23.96N-long.008°52'.96E
- Est: meridiano long. 008°52'.96E
- Sud:congiungente lat.44°23'.56N-long.008°52'.96E. lat.44°23'.96N-long.008°50'.76E
- Ovest:meridiano long.008°50'.76E.

In tale area l'ancoraggio è riservato alle navi cisterna dirette/provenienti al Porto Petroli di Mulfedo, di stazza lorda inferiore a 20.000 tonn.

Zona Charlie – limiti:

- Nord - linea congiungente i punti (a 300 metri dalla diga Duca di Galliera):
 - a. Lat. 44°23'.85 N – Long. 008°54'.41 E
 - b. Lat. 44°23'.44 N – Long. 008°55'.96 E
- Sud – parallelo di longitudine 44°20'.16 N
- Ovest : congiungente i seguenti punti:
 - a. lat. 44°20'.16N – long. 008°52'.01E
 - b. lat. 44°23'.41N – long. 008°53'.85E
 - c. lat. 44°23'.31N – long. 008°54'.41E
 - d. lat. 44°23'.85N – long.008°54'.41E
- Est : meridiano long. 008°55'.96E.

In tale area l'ancoraggio è riservato alle navi dirette e/o provenienti dal porto Vecchio, dal bacino delle Grazie e dal Bacino di Sampierdarena.

Zona Delta – limiti:

- Nord: limite sud della zona 6;
- Est: meridiano long. 009°04'.06E
- Sud: parallelo lat. 44°20'.16N
- Ovest: limite Est della zona 5:

In tale area l'ancoraggio è riservato alle navi dirette e/o provenienti dal porto Vecchio,, dal bacino delle Grazie e dal Bacino di Sampierdarena.

Art. 59 Inshore lane

Le unità da diporto in entrata e in uscita dal porto di Genova, devono evitare di attraversare le zone di fonda; le predette unità dovranno navigare all'interno della zona di mare appositamente costituita e consistente nella fascia di mare della profondità di 300 metri verso il largo, ad iniziare dalle seguenti dighe o moli:

- diga di Voltri;
- diga Aeroporto;
- diga di Cornigliano ;
- diga molo Duca di Galliera;

Nella zona "**Charlie**" e lungo la Diga Foranea di Voltri tale transito è limitato alla fascia costiera individuata **tra i 50 e i 300 metri**, per la possibile presenza di subacquei esercitanti l'attività di pesca sportiva.(vedasi successivo art.81).

Art. 60 Punti di fonda per navi cisterna

Sono riservati alle petroliere, che si trovano nelle particolari condizioni previste dal successivo articolo 63 , provenienti da/per Multedo i seguenti punti di ancoraggio:

- ***Ancoraggio Echo***
 - a. Lat. 44°22'.72N- Long.008°51'.56E;
 - b. Raggio del cerchio di oscillazione 750 metri;
 - c. Navi di stazza lorda superiore a 40.000 tonn.
- ***Ancoraggio Foxtrot***
 - a. Lat. 44°22'.74N – Long.008°52'.72 E;
 - b. Raggio del cerchio di oscillazione 750 metri;
 - c. Navi di stazza lorda superiore a 40.000 tonn.

- **Ancoraggio Golf**

- a. Lat. 44°21'.81 N – Long. 008°52'.24 E;
- b. Raggio del cerchio di oscillazione 800 metri;
- c. Navi di stazza lorda superiore a 40.000 tonn.

- **Ancoraggio Hotel**

- a. Lat. 44°23'.49 N – Long. 008°51'.24 E.
- b. Raggio del cerchio di oscillazione 500 metri;
- c. Navi di stazza lorda compresa tra 20.000 e 40.000 tonn.

- **Ancoraggio Lima**

- a. Lat. 44°23'.43 N – Long. 008°52'.09 E;
- b. Raggio del cerchio di oscillazione 500 metri;
- c. Navi di stazza lorda compresa tra 20.000 e 40.000 tonn.

Art. 61 Zona di riconoscimento

Per le navi cisterna che trovano posto in rada, è istituita una zona di riconoscimento del raggio di 0.5 miglia centrata nel punto avente rilevamento 036° e distanza 5 miglia dal Faro della Lanterna (n.1569 E.F.)

In tale zona le navi devono contattare la Torre di Controllo allo scopo di determinare, a tutti gli effetti, compresi quelli commerciali (lettera di prontezza, ecc.) l'ora virtuale di arrivo.

In caso di visibilità limitata i Comandanti delle navi potranno avvicinarsi alla Torre di Controllo fino ad una distanza sufficiente per farsi riconoscere otticamente dalla "Torre di controllo"; tale manovra sarà eseguita solo quando possa essere attuata in perfetta sicurezza, anche in relazione all'eventuale presenza di altre unità in rada.

NORME DI COMPORTAMENTO PER LE NAVI IN RADA

Art. 62 Obbligo di ancorare in zone e punti di fonda predeterminati

I comandanti delle navi che intendono sostare nella rada di Genova sono tenuti ad ancorare esclusivamente nelle zone e punti di fonda individuati nei precedenti articoli, rispettando le limitazioni relative alle dimensioni ed alla tipologia delle navi.

Durante la sosta alla fonda in rada tutti i servizi della nave dovranno essere mantenuti in perfetta efficienza.

Il comandante della nave o un ufficiale di coperta deve tempestivamente, e comunque al termine della manovra, dare notizia dell'ora e del punto di fonda alla "Torre di Controllo".

Le navi cui non è stato ancora assegnato il posto di ormeggio in porto, devono chiamare la Capitaneria di Porto o i Piloti del porto sul canale 16 e 12 VHF e possono dar fondo in rada, avendo cura di non ostacolare l'entrata e l'uscita delle altre navi nel rispetto di quanto disposto con gli articoli precedenti.

Art. 63 Divieto di ancoraggio in rada per navi cisterna

Nella rada di Genova non è consentita la sosta alla fonda alle navi cisterna o di altro tipo che trasportino o abbiano trasportato nel corso del viaggio precedente i seguenti prodotti liquidi alla rinfusa **idrocarburi, sostanze liquide nocive e prodotti chimici pericolosi**, nel caso in cui non debbano compiere operazioni commerciali, se sono in attesa di ordini, se devono effettuare operazioni di sistemazione del carico (es, travaso tra cisterne) oppure stoccaggi temporanei di carico.

Le navi cisterna destinate invece a compiere operazioni commerciali nel porto di Genova, possono chiedere l'autorizzazione alla sosta in rada nei seguenti casi:

- 1) - per cause di forza maggiore;
- 2) - per ordine della Capitaneria di Porto;

in tali casi il raccomandatario ovvero il Comandante della nave deve comunicare tempestivamente alla Capitaneria di Porto:

- l'ora;
- il punto di fonda;
- le circostanze che hanno determinato l'esigenza;

3) - per temporanea ed imprevista inagibilità dell'ormeggio operativo assegnato;

4) - motivi eccezionali, da valutarsi di volta in volta da parte della Capitaneria di Porto;

in tali casi il raccomandatario ovvero il Comandante della nave deve comunicare tempestivamente alla Capitaneria di Porto:

- l'ora;
- il punto di fonda;
- i motivi di inagibilità dell'ormeggio previsto ovvero le situazioni eccezionali verificatesi;

L'ora di fonda, nei casi 2) e 3) rileva ai fini della precedenza per l'accesso ai posti operativi d'ormeggio. L'ora di riconoscimento ottico da parte della "Torre di Controllo" equivale all'ora di fonda, ai fini predetti.

Le navi cisterna, come sopra autorizzate, potranno sostare sul punto di fonda in rada per un tempo massimo di quarantotto ore, trascorso il quale dovranno:

- accedere all'ormeggio operativo per compiere le operazioni commerciali;
- lasciare la rada e restare in attesa di ordini fuori dalle acque territoriali italiane.

Art. 64 Comunicazione di arrivo delle navi cisterna

I comandanti o i raccomandatari delle navi cisterna individuate nei precedenti articoli, al fine di segnalare la loro posizione ed intenzione di transitare nelle acque della rada di Genova, devono:

a. inviare, qualora provengano da un porto extracomunitario l'HAZMAT mediante internet (hazmat@cpgewww-it.com) o tramite floppy disk (dischetto da 1.44). Tale disposizione non si applica alle navi che effettuano il trasporto di merci pericolose o inquinanti con servizio di linea di durata inferiore ad un'ora. Le informazioni devono essere rese disponibili:

1. al momento della partenza dal porto di caricazione ovvero
2. quando si venga a conoscenza del porto di destinazione italiano.

b. negli altri casi,

- comunicare alla Capitaneria di Porto di Genova
- il nome del ricevitore/caricatore;
- presso quale deposito costiero o terminale la nave dovrà operare;
- il previsto giorno di accosto;
- l'orario di massima per l'esecuzione della manovra;

- comunicare alla Capitaneria di Porto di essere in possesso di tutti i documenti - in corso di validità - previsti dalle normative nazionali/internazionali attinenti la sicurezza, la prevenzione dell'inquinamento marino, la copertura assicurativa,

I comandanti delle navi provenienti:

- da porti distanti meno di 36 ore di navigazione da Genova,
- dirottati nel corso della navigazione,

devono far pervenire dette comunicazioni al più presto e comunque prima di entrare nelle acque territoriali.

Art. 65 Disposizioni comuni a tutte le navi

1. Le navi in arrivo al porto di Genova che sostano in rada per un periodo superiore alle 24 ore, devono fare le pratiche previste dall'articolo 179 del codice della navigazione.
2. Le navi in partenza dal porto di Genova potranno sostare nella rada soltanto dopo avere ottenuto specifica autorizzazione da parte della Capitaneria di Porto.
3. Le formalità di partenza previste dagli articoli 179 e 181 del codice della navigazione dovranno essere espletate al momento della partenza definitiva dalla rada e non al momento della partenza dall'ormeggio del porto. Le navi che hanno presentato la "dichiarazione integrativa di partenza" devono partire entro 24 ore dall'ora di presentazione della stessa; in caso contrario devono rinnovare le formalità previste dai citati articoli ed i raccomandatari delle navi battenti bandiera straniera devono rinnovare le dichiarazioni stabilite dall'articolo 3 della legge 4 aprile 1977 n.135.

ENTRATA ED USCITA DAL PORTO

Art. 66 Prescrizioni

Le navi a propulsione meccanica nell'eseguire le manovre di entrata e di uscita dal porto, nonché nei movimenti portuali, devono procedere in sicurezza con velocità di manovra moderata, tenendo presenti le condizioni meteomarine in atto, le capacità evolutive della propria unità in relazione alle dimensioni, al pescaggio ed all'ampiezza del bacino portuale in cui devono manovrare, nonché al traffico eventualmente in atto ed alla presenza di navi agli ormeggi.

Dette unità dovranno tenersi sulla propria dritta in conformità delle norme internazionali contenute nel Regolamento per prevenire gli abbordi in mare. Le unità navali in movimento nelle ore notturne devono tenere accessi i fanali prescritti dal citato Regolamento.

La velocità, di massima, non potrà superare:

- 6 nodi, per le unità a propulsione meccanica;
- 10 nodi, per i traghetti veloci classificati HSC (High Speed Craft);
- 10 nodi, per i mezzi in dotazione alla Corporazione dei piloti del porto di Genova e dei Rimorchiatori della Società concessionaria;
- 3 nodi per i mezzi che transitano nei seguenti specchi acquei:
 1. Porto Vecchio (dal traverso della boa n°47 E.F (isola delle chiatte) verso le calate interne, in corrispondenza degli ormeggi per il diporto nautico);
 2. Porticciolo Duca degli Abruzzi (dal Molo Giano verso lo Yacht Club Italiano, in corrispondenza degli ormeggi per il diporto nautico);
 3. bacino di Sestri Ponente, limitatamente all'area riservata al diporto nautico.

Art. 67 Segnali acustici

L'uso dei segnali acustici (fischio, sirena, gong) è consentito nei casi previsti dal "Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare", ratificato e reso esecutivo con legge 27 dicembre 1977 n.1085.

All'infuori delle predette situazioni l'uso di tali apparecchiature sonore è vietato.

E' consentito alle navi in manovra, ai rimorchiatori che le assistono di scambiare i consueti segnali sonori di intelligenza ed in occasione delle prove di funzionamento durante l'esecuzione delle visite di sicurezza.

NATANTI, IMBARCAZIONI E NAVI DA DIPORTO NAVIGAZIONE A VELA, ATTIVITA' DI CANOTTAGGIO

Art. 68 Entrata ed uscita dal porto

- Le unità da diporto, per entrare ed uscire dal porto di Genova, devono utilizzare una delle seguenti imboccature:
- imboccatura di levante del Porto Commerciale per raggiungere o lasciare il porticciolo turistico "Duca degli Abruzzi" e le marine "Porto Antico" e "Molo Vecchio";
- imboccatura di levante e di ponente del "canale di calma" per le unità destinate alle attività di canottaggio nella fascia di mare autorizzata a ridosso della diga aeroportuale Cristoforo Colombo;
- imboccatura della darsena petroli di Miltedo per le unità dirette ovvero in partenza al porticciolo turistico di Sestri Ponente;
- imboccatura di levante e di ponente della darsena di Voltri-Pra per raggiungere o lasciare gli ormeggi del canale di calma di Pra.

Art. 69 Limiti alla navigazione

Fatte salve le deroghe contenute nel successivo articolo 71, le unità da diporto, in navigazione all'interno del porto di Genova, devono utilizzare esclusivamente la propulsione a motore o a remi.

- A. Per raggiungere il porticciolo Duca degli Abruzzi e le marine "Porto Antico" e "Molo Vecchio", i mezzi nautici di cui sopra dovranno navigare tenendosi a levante ed a nord della rotta congiungente i seguenti punti:
- 40 metri dallo spigolo di levante della testata di Ponte Parodi;
 - 40 metri testata Molo Vecchio;
 - 40 metri pontile OARN esterno;
 - 40 metri pontile ex Superbacino;
 - 40 metri fanale verde n. 1640 dell'Elenco dei fari e fanali edito dall'Istituto Idrografico della Marina;
 - punto a metri 350 dalla costa a sud del faro di Punta Vagno.

così come risulta dall'allegata planimetria che fa parte integrante della presente ordinanza (all n°7).

- B. Per raggiungere il canale di calma, le unità provenienti dal porticciolo Duca degli Abruzzi, a ciò autorizzate per attività sportiva di canottaggio, devono seguire il seguente percorso, come da stralcio planimetrico allegato (all. n°8) e prestando la massima attenzione per non interferire con il traffico portuale:

- dal fanale in testata al pontile ex Superbacino con rotta perpendicolare per la diga Duca di Galliera;
 - prosecuzione della navigazione a ridosso della diga stessa entro una fascia di trenta metri,
 - dalla meda n° 1602 dell' "Elenco Fari e Fanali" antistante il pontile Italsider con rotta perpendicolare alla Diga dell'Aeroporto.
- C. Le imboccature di levante e di ponente del canale di calma antistanti la diga aeroportuale Cristoforo Colombo possono essere utilizzate dalle unità destinate all'attività di canottaggio provenienti sia dal largo che da altri siti portuali.
Il passaggio e l'attività sportiva deve avvenire sempre entro una fascia di trenta metri a ridosso della diga per non interferire con il traffico portuale.
L'attività di canottaggio può essere svolta soltanto nelle ore diurne e, precisamente, nell'intervallo di tempo compreso tra 30 minuti dopo il sorgere del sole e 30 minuti prima del tramonto.
- D. Il transito nel "canale di calma" è consentito anche alle unità da diporto la cui altezza (misurata dalla "formaggetta" dell'albero più alto alla linea di galleggiamento) non superi 10 (dieci) metri; la navigazione dovrà essere condotta il più lontano possibile dal terrapieno aeroportuale.
- E. Le unità da diporto, per accedere o lasciare il porticciolo turistico di Sestri Ponente, devono procedere a sud del canale di accesso alla darsena petroli di Multedo, tra le boe verdi e la sponda nord della pista aeroportuale.(all.n°6).
- F. L'entrata e l'uscita dal canale di calma di Pra può avvenire entrando dall' imboccatura del porto senza interferire in alcun modo con l'ingresso e l'uscita delle navi e costeggiando all'interno la diga della darsena di Voltri-Pra mantenendosi ad una distanza massima dalla diga stessa non superiore a 15 metri (allegato n°6).
Le predette unità da diporto possono anche transitare all'esterno della diga di Voltri- Pra a condizione che esse navighino:
1. ad una distanza non inferiore a cinquanta metri, al fine di garantire l'incolumità di coloro che praticano l'attività di pesca sportiva subacquea nei pressi della diga, come consentito ai sensi dell'articolo 90 del presente "Regolamento";
 2. ad una distanza non superiore a duecento metri, per non ostacolare il transito delle navi da e per la darsena petroli di Multedo.

Art. 70 Navi da pesca

Alle unità da pesca è consentito di accedere alla "Darsena" rasentando il Molo Vecchio e di attraversare gli specchi acquei portuali rasentando le dighe foranee, procedendo lentamente e dando la precedenza alle unità mercantili in manovra.

Art. 71 Deroghe

La navigazione a vela è di massima, vietata in tutto il porto di Genova con le seguenti eccezioni:

- a. porticciolo Duca degli Abruzzi, all'interno della congiungente della testata del Molo Giano (esclusi gli ormeggi della Guardia di Finanza) con il fanale verde n°1645 E.F.F. posto sulla testata di ponente della banchina "ex superbacino", purché le imbarcazioni siano supportate da almeno un'imbarcazione di assistenza e non arrechino intralcio alle unità in transito o in manovra;

- b. specchio acqueo compreso tra la costa e la congiungente i seguenti punti:
- 40 metri a Sud del fanale verde posto sul molo di sottoflutto di levante, n°1640 E.F.F
 - 350 metri a Sud del Faro di Punta Vagno (n°1575 E.F.F)
- c. Eventuali deroghe potranno essere concesse, di volta in volta, dalla Capitaneria di Porto di Genova in base ad effettive esigenze connesse con l'utilizzo di piccole imbarcazioni , per lo svolgimento di attività didattica di scuola velica all'interno del bacino di Sestri Ponente a ovest delle boe che definiscono il limite di ponente del bacino di evoluzione, con la supervisione di istruttori/esperti velici patentati FIV oLNI e per la navigazione in prossimità della diga aeroportuale per le unità dirette o che devono lasciare gli ormeggi di Sestri Ponente (vedasi para D. art.69)

Art. 72 Ascolto radio VHF

Le unità da diporto e da pesca, dotate di apparato radio VHF, durante l'attraversamento degli specchi acquei portuali devono assicurare l'ascolto continuo sul canale 16 (156,800 mhz) di detto apparato.

CAPO X

SERVIZI TECNICO – NAUTICI

Art.73 Pilotaggio

Il servizio di pilotaggio è obbligatorio nei casi e con le modalità stabilite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con apposito Decreto.

Il servizio è disciplinato da apposito Regolamento approvato con **Decreto Ministeriale in data 02 febbraio 1974.**

Art.74 Rimorchio

Nel Porto di Genova, il servizio di rimorchio è facoltativo ed è disciplinato da apposito Regolamento, approvato con **Decreto Ministeriale in data 17.9.1996.**

Premesso quanto sopra, il comandante della nave valuta discrezionalmente ed in piena autonomia la necessità o meno di richiedere la prestazione “normale di rimorchio” in ausilio alla manovra che sta per eseguire, sentendo in proposito il parere del pilota di servizio dopo che questi sia salito a bordo.

L'eventuale richiesta di fruire delle prestazioni di rimorchio dovrà essere resa nota alla società concessionaria del servizio per i necessari adempimenti:

1. entro cinque minuti dal momento dell'imbarco del pilota di servizio, per le navi in arrivo;
2. con un'ora di anticipo sull'ora di partenza, per le navi in uscita dal porto;

La richiesta di prestazione da parte di unità di stazza lorda superiore alle 3000 tonnellate successiva ai tempi sopra indicati, configura una prestazione “eccedente quella normale di rimorchio” e comporta il pagamento di un supplemento previsto nella vigente ordinanza tariffaria.

Le navi in arrivo nel Porto di Genova, che intendano avvalersi delle prestazioni di rimorchio, dovranno impiegare idonei *heaving line* (cavi pesanti) al fine di agevolare le operazioni di aggancio del cavo di rimorchio

Art. 75 Rimorchio dei galleggianti

Il rimorchio dei galleggianti è riservato ai rimorchiatori minori a ciò espressamente autorizzati. E' vietato alla Società esercente il servizio di rimorchio delle navi di assumere il rimorchio di galleggianti senza averne richiesto ed ottenuto preventiva autorizzazione dalla Capitaneria di Porto.

I rimorchiatori di potenza inferiore agli 80 Kw non possono rimorchiare più di due galleggianti per volta; quelli di potenza pari o superiore agli 80 Kw possono effettuare il rimorchio contemporaneo di quattro galleggianti alla condizione che gli stessi siano disposti su doppia fila e con ormeggio alla corta e che il convoglio sia in grado di procedere ad una velocità non inferiore alle 4 miglia orarie.

Il rimorchio di galleggianti da parte di unità navali a ciò abilitate è consentito nei limiti e nei modi stabiliti dalle rispettive licenze, purché il galleggiante e il convoglio siano in grado di procedere ad una velocità non inferiore alle quattro miglia orarie.

Art. 76 Ormeggio

76.1 Le operazioni di ormeggio e disormeggio delle navi devono essere effettuate con modalità coerenti con l'esigenza di garantire la sicurezza della navigazione e del servizio stesso.

76.2 Nel porto di Genova le suddette operazioni sono svolte dal Gruppo Ormeggiatori.

76.3 In presenza di situazioni particolari che possano essere pregiudizievoli per la sicurezza della navigazione, del porto o della pubblica incolumità come, ad esempio, l'imperversare di condizioni meteomarine particolarmente avverse, il ricorso alle prestazioni degli ormeggiatori può essere reso obbligatorio con provvedimento discrezionale dell'Autorità Marittima, non solo per l'esecuzione delle manovre di ormeggio e disormeggio, ma anche per il rinforzo degli ormeggi in situazioni difficili e/o pericolose, ferma restando la validità delle disposizioni di cui al successivo para **76.4**

76.4 Le navi all'ormeggio devono sempre avere a bordo il personale indispensabile per eseguire qualsiasi manovra che dovesse essere ordinata dalla Capitaneria di Porto. Per le navi in disarmo la Capitaneria di Porto stabilisce il numero dei marittimi di guardia, precisandone, ove occorra, la qualifica.

76.5 Le navi ed i galleggianti devono ormeggiarsi alle bitte; il personale di bordo deve sorvegliare affinché i cavi di ormeggio rimangano tutti in tensione adeguata e, in caso di condimeteo avverse, deve adottare tutte le misure per non danneggiare le opere portuali e le navi presenti in banchina.

76.6 Le navi ormeggiate di punta devono avere di prua due ancore in mare e di poppa cavi di ormeggio di numero e resistenza adeguati.

76.7 Le navi che si ormeggiano di punta alla calata Zingari devono munire di grippia, con relativo gavittello, l'ancora da affondare sul lato libero, in modo che sia possibile individuarne la posizione sul fondo da parte delle altre navi.

76.8 Le navi ed i galleggianti in caso di cattivo tempo devono rinforzare gli ormeggi e adottare tutte le misure di sicurezza necessarie, nonché quelle altre che dovessero essere ordinate dalla Capitaneria di Porto, che può, in caso d'inadempienza, provvedervi d'ufficio a spese degli interessati. (vedasi precedente para 76.3)

76.9 Ogni nave ormeggiata 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 modo la manovra delle altre navi, anche rimuovendo i propri ormeggi.

76.10 Le chiatte e gli altri galleggianti che accostano le navi per operazioni di imbarco o sbarco di merci devono ormeggiarsi di poppa e di prora su una sola fila lungo i bordi delle navi, se queste sono in andana, e dal lato foraneo, se queste sono accostate in banchina. In nessun caso devono ormeggiarsi sulle catene delle navi stesse. Nell'ormeggiarsi alle banchine devono essere pronti a muovere per consentire l'ormeggio, il movimento o il disormeggio delle navi. Nel caso in cui i suddetti mezzi nautici debbano imbarcare o sbarcare merci, le relative operazioni devono essere eseguite con la massima rapidità e in maniera da non ostacolare le operazioni di imbarco e sbarco delle navi attraccate alla stessa banchina.

76.11 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.

Art. 77 Trasporto di persone con battelli

Ferme restando le disposizioni di cui agli articoli 215-218 del regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione, il servizio di trasporto persone con battelli nell'ambito portuale è soggetto alle seguenti disposizioni:

77.1 Le tariffe massime praticate dalle Società esercenti il servizio o dal Gruppo Battellieri devono essere esposte a bordo delle imbarcazioni, in posizione ben visibile.

77.2 Le imbarcazioni adibite al trasporto di persone in ambito portuale devono essere in regola con la documentazione prevista dalle norme in vigore, convenientemente pulite e rispondenti ai requisiti.

77.3 Le navi alla fonda in rada che non utilizzino i mezzi di bordo per il trasporto passeggeri o di componenti l'equipaggio dal bordo a terra e viceversa, devono servirsi dei mezzi espressamente autorizzati a svolgere tale servizio.

77.4 Ai conduttori delle unità da pesca e da diporto è fatto esplicito divieto di esercitare il trasporto di persone e di cose.

Art. 78 Palombari e sommozzatori in servizio locale

I palombari ed i sommozzatori autorizzati ad operare nel porto sono esclusivamente quelli iscritti nell'apposito registro, tenuto dalla Capitaneria di Porto di Genova.

78.1 E' proibito rampinare nel porto.

Occorrendo ripescare oggetti caduti in mare deve darsene preventivo avviso alla Capitaneria di Porto che disporrà per la sorveglianza dell'operazione.

L'esplicazione di qualsiasi altra attività nell'ambito portuale, che comporti l'impiego di sommozzatori/palombari, è soggetta alla preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto.

78.2 Qualora un palombaro/sommozzatore iscritto nel registro istituito presso questa Autorità Marittima intenda operare in altro porto, dovrà presentare una richiesta contenente:

1. dati anagrafici (nome e residenza);
2. il numero di iscrizione nel registro tenuto dalla Capitaneria di Porto di Genova;
3. l'indicazione del porto ove svolgerà la propria attività;
4. il periodo di tempo per il quale chiede tale autorizzazione.

La "Sezione Tecnica", verificata la regolare effettuazione delle visite mediche

- annuali, per i sommozzatori;
- triennali, per i palombari

rilascerà l'autorizzazione, subordinandola alla preventiva comunicazione all'Autorità Marittima del luogo ove sarà temporaneamente esercitata la professione.

78.3 Qualora un palombaro/sommozzatore, iscritto nel registro di altro Ufficio Marittimo, intenda esercitare temporaneamente l'attività nel porto di Genova, dovrà esibire l'apposita autorizzazione rilasciata dal Comandante del Porto di iscrizione.

78.4 Le imprese autorizzate ad eseguire lavori subacquei nel porto di Genova devono redigere un piano, copia del quale andrà consegnato alla Capitaneria di Porto, dal quale risultino:

1. le attrezzature e gli apparecchi che intendono utilizzare nell'esercizio della propria attività, completo di certificati di collaudo in corso di validità;
2. le misure di sicurezza che verranno predisposte (presenza di personale qualificato coadiuvante gli operatori, caratteristiche dei materiali usati, procedure da seguire durante l'attività)

Nel caso in cui il servizio venga svolto con l'ausilio di imbarcazioni, dette imprese dovranno assicurare la presenza di personale, dotato di idoneo titolo professionale, in grado di governare le unità.

78.5 La pulizia subacquea delle carene delle navi deve essere preventivamente autorizzata dall'Autorità Marittima che, di volta in volta, determinerà le modalità di svolgimento e le prescrizioni da osservare.

78.6 Sono vietate le immersioni di palombari e sommozzatori nelle acque portuali circostanti unità militari - nazionali o estere- all'ormeggio in porto, a una distanza inferiore ai trecento metri dalle unità stesse. Chiunque debba operare in immersione a distanze inferiori a quella indicata dovrà ottenere la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto.

78.7 Le esercitazioni dei subacquei entro gli specchi acquei portuali debbono essere autorizzate di volta in volta dalla Capitaneria di porto

CAPO XI

DISCIPLINA DELLA PESCA IN PORTO

Art. 79 Pesca professionale

La pesca professionale è vietata nell'intero ambito portuale

Art. 80 Pesca sportiva

L'esercizio della pesca sportiva entro l'ambito portuale è consentito soltanto, da terra, con l'uso della canna, nelle seguenti aree:

1. molo Duca di Galliera;
2. diga foranea;
3. diga di Cornigliano, limitatamente al tratto estremo di levante antistante la foce del Polcevera e per una lunghezza di 1300 metri lineari, sino alla cancellata;
4. diga foranea interna del porto di Voltri-Pra, per il solo tratto compreso tra il fanale verde del secondo dente della diga ed il fanale bianco a mezzo diga lato di levante, con esclusione del versante esterno;

Detta attività è consentita esclusivamente nei giorni festivi e prefestivi dal sorgere al tramonto del sole, previo rilascio di apposita autorizzazione da parte dell'Autorità Portuale e dall'Autorità Marittima.

Nel periodo compreso tra il 1° giugno ed il 31 agosto, l'esercizio della pesca è consentito, nelle località e con le modalità predette, anche nei giorni feriali dal tramonto al sorgere del sole.

Per accedere alle aree indicate, gli interessati potranno far uso del servizio di battellaggio per il solo traghettamento che dovrà comunque compiersi per la via più breve e il più rapidamente possibile, allo scopo di non intralciare la navigazione. Il trasporto dei pescatori con battello è regolato dall'articolo 77 del presente Regolamento)

Art. 81 Pesca subacquea nelle acque portuali e nella zona "CHARLIE"

A) La pesca subacquea nel porto è consentita esclusivamente nello specchio acqueo portuale a nord del terrapieno aeroportuale delimitato dal molo di Multedo, nel tratto terminale esterno della scogliera frangiflutti antistante la località di Pegli – ad eccezione della testata verso il canale di calma -, per un'ampiezza di 50 metri a partire dalla scogliera medesima, a condizione che il subacqueo (o i subacquei):

1. sia costantemente assistito da imbarcazione di appoggio con la prescritta bandiera rossa con striscia diagonale bianca,
2. abbia a bordo persona idonea al nuoto, al fine di creare un'interdizione protettiva fra il subacqueo e le unità navali in transito.

B) Nella zona "charlie", è consentita per un tratto di mare di 50 metri a partire dalla scogliera, purchè siano rispettate le condizioni sub 1 e 2;

C) Lungo la diga di Voltri-Pra nella zona avente i seguenti confini: 100 metri a levante del fanale verde (n°1580.2 E.F.) e 100 metri a ponente del fanale bianco posto sul "gomito" della diga (n°1579 E.F.)

Nelle zone appositamente delimitate con boette galleggianti non è richiesta la presenza dell'imbarcazione di assistenza di cui ai punti 1 e 2 del presente articolo; fermo restando che il subacqueo in immersione deve essere segnalato come previsto dalle norme vigenti in materia.

D) La pesca o le immersioni subacquee in altre zone portuali è di norma vietata; la Capitaneria di Porto si riserva di derogare da tale divieto in presenza di specifiche istanze da valutare volta per volta

Art. 82 Gare sportive di pesca

Per l'effettuazione di gare sportive di pesca organizzate da sodalizi nazionali e locali, è necessaria la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto, che provvederà ad imporre, caso per caso, le opportune prescrizioni, sentendo, qualora lo ritenga opportuno, la corporazione dei piloti del porto.

CAPO XII

ACCESSO E CIRCOLAZIONE STRADALE IN PORTO

Art. 83 Accesso in porto

E' vietato l'accesso al porto a chiunque non sia munito della prescritta autorizzazione, che è strettamente personale e deve essere esibita ad ogni richiesta:

1. del personale preposto al controllo dei varchi portuali;
2. degli ufficiali o agenti di polizia giudiziaria.

L'accesso in porto è regolato da apposita normativa, come indicato all'articolo 1 dell'ordinanza n.108 in data 20.5.1999 di questa Capitaneria di Porto

Art. 84 Circolazione e sosta nel porto

La circolazione e la sosta dei veicoli nell'ambito portuale sono disciplinate dall'ordinanza n° 108 in data 20.05.1999 di questa Autorità Marittima e successive modifiche.

Art. 85 Obblighi dei responsabili delle Società terminaliste

1. Le Società terminaliste sono tenute a segnalare adeguatamente ed a illuminare le zone pericolose, nonchè a prendere tutte le misure ragionevolmente necessarie atte ad evitare che i passeggeri che devono imbarcare o sbarcare dalle navi possano circolare liberamente per il porto.
2. E' fatto obbligo a tutti coloro che non sono addetti alle operazioni di ormeggio delle navi di mantenersi, per tutta la durata della manovra, a distanza di sicurezza dai cavi di ormeggio in tensione, così come stabilito dal terminalista. Coloro che abbiano necessità di operare entro il raggio di azione dei cavi in tensione dovranno adottare ogni possibile precauzione.
3. I responsabili della sicurezza delle Società terminaliste dovranno adottare i necessari accorgimenti (distanza di sicurezza, segnalazioni audio e visive, ecc.) al fine di evitare rischi per i passeggeri o terzi che sostino in banchina durante le operazioni di ormeggio.
4. Durante le operazioni di carico e scarico delle merci deve sempre essere lasciato sulle banchine lo spazio necessario per la circolazione dei pedoni e dei veicoli addetti ad operazioni commerciali.
5. Spetta al terminalista controllare che nelle aree in concessione nessun automezzo superi la velocità di 30 km/h, così come stabilito dall'articolo 31 del Decreto Legislativo 272/1999.
6. E' fatto obbligo ai terminalisti ed agli altri soggetti concessionari di banchine, pontili, calate di adottare ogni utile accorgimento per evitare cadute accidentali in acqua di persone o veicoli

Art. 86 Aree pubbliche

Fermo restando quanto prescritto agli articoli 73, 79, 80 e 82 del Regolamento di esecuzione al codice della navigazione, nelle aree non in concessione:

- a. le merci ed i materiali devono in ogni caso trovarsi alla distanza di almeno un metro e mezzo dai binari ferroviari e posizionate in modo tale, rispetto alle banchine, da non ostacolare le operazioni di ormeggio e disormeggio delle navi;
- b. in tutte le aree, piazzali e strade portuali di uso comune è vietato il lavaggio dei veicoli.
- c. È vietato abbandonare o lasciare in temporaneo deposito partite di merci o attrezzature in aree non assentite in concessione.

CAPO XIII

IMBARCO E SBARCO PASSEGGERI

Art. 87 Disciplina

Le disposizioni del presente articolo si applicano esclusivamente alle navi passeggeri o traghetti/passeggeri come definite dalla Regola 2, Cap. I, SOLAS '74 come emendata e dall'art.1 del Decreto Legislativo 4/02/2000 n°45. L'imbarco e sbarco dei passeggeri dei "traghetti" deve avvenire, salvo che per i conducenti di autoveicoli, attraverso "percorsi dedicati"; per "percorso dedicato" si intende un percorso che non coincida in alcun modo con un "locale di categoria speciale". Qualora il "percorso dedicato" preveda l'utilizzo di uno scalandrone (o scala reale) di dotazione dell'unità, detta attrezzatura deve essere riconosciuta idonea allo scopo dall'Amministrazione di bandiera del "traghetto". Nel caso in cui sia fornita da un'organizzazione portuale, l'idoneità dovrà essere riconosciuta dal competente ufficio del Servizio Sanitario Nazionale. Se il "traghetto" non risulta in grado di utilizzare i sopraccitati "percorsi", l'imbarco/sbarco dei passeggeri potrà avvenire attraverso la rampa normalmente adibita alla movimentazione dei veicoli, alle seguenti condizioni:

- il tragitto seguito dai passeggeri, all'interno dei "locali di categoria speciale", per raggiungere le porte di accesso alle zone passeggeri (e viceversa), deve essere chiaramente indicato mediante segnaletica di colore giallo tracciata sul ponte; tale tragitto deve essere esente da pericoli, mantenuto sempre libero da ingombri e convenientemente illuminato;
- deve essere sospeso l'imbarco e lo sbarco degli autoveicoli, qualora i ventilatori dei "locali di categoria speciale" fossero in avaria, anche momentanea;
- l'imbarco/sbarco dei passeggeri deve avvenire in tempi differenti rispetto all'imbarco/sbarco dei veicoli, a meno che la nave non sia dotata di una rampa separata per i passeggeri o di percorso opportunamente transennato.

Art. 88 Prescrizioni aggiuntive per veicoli con motore a gas di petrolio liquefatto o metano, nonché di caravans e camper muniti di cucina e frigoriferi funzionanti a gas liquido in bombole.

Ferme restando le disposizioni inerenti:

- i divieti;
- lo stivaggio;
- i limiti di rumorosità ed inquinamento,

stabiliti dagli articoli 34, 35 e 36 del decreto legislativo 27 luglio n. 272 del 1999, il Comandante della nave, o un membro dell'equipaggio di sua fiducia, deve verificare, prima dell'imbarco, che:

- il libretto di circolazione del veicolo attesti l'idoneità dello stesso a circolare con motore alimentato a GPL o GLN o che il camper od il caravan è munito di bombole di gas liquido;
- la dichiarazione va resa al check-in che provvederà a contrassegnare opportunamente il veicolo.

Art. 89 Norme di comportamento

Le metodiche relative all'imbarco e sbarco dei passeggeri e dei veicoli stradali, ivi comprese le informazioni verbali e scritte da fornire ai passeggeri di ogni singola nave traghetto (o gruppo di navi gemelle), devono essere approvate dalla Società Armatrice e raccolte in apposito fascicolo da conservare fra la documentazione della nave.

Il Comandante curerà che il personale di bordo sia a conoscenza di tali procedure e le applichi correttamente. Copia di dette procedure deve essere disponibile presso ogni rampa d'imbarco/sbarco per le verifiche dell'Autorità Marittima.

Sulla rampa di imbarco/sbarco per i veicoli non deve sostare alcuna persona, tranne i componenti dell'equipaggio incaricati di controllare l'afflusso/deflusso dei veicoli o dei passeggeri che non si avvalgono dei "percorsi dedicati"; il comandante del traghetto deve porre particolare attenzione e cura affinché durante le operazioni di imbarco/sbarco dei passeggeri o dei veicoli non si determinino da parte del traghetto, movimenti o sbandamenti di sorta che possano creare rischi per l'incolumità delle persone; il Comandante od altra persona di fiducia deve curare che il collegamento nave-terra realizzato mediante lo scalandrone od altra struttura sia effettuato e mantenuto in sicurezza; il transito delle persone sarà consentito allorché questi abbia accertato che detta attrezzatura sia convenientemente posta in opera; i cavi di ormeggio e gli "springs" non debbono interferire con lo scalandrone od altra struttura di transito nave/terra; a cura del Comandante del traghetto dovrà essere garantita una idonea illuminazione della rampa per l'imbarco/sbarco dei veicoli, nonché dello scalandrone (o scala reale) o altra struttura destinata all'imbarco/sbarco delle persone; il Comandante della nave in partenza impartirà l'ordine di allascare o recuperare i cavi di ormeggio solo successivamente alla rimozione/recupero dello "scalandrone" od il distacco della struttura di transito nave/terra per le persone. Il responsabile della sicurezza del terminale, oltre a quanto prescritto dai precedenti articoli, deve attuare (e verificarne il rispetto) tutte le misure di prevenzione degli incidenti all'interno delle aree in concessione, ponendo particolare cura nel determinare le prescrizioni inerenti:

- le distanze di sicurezza dai cavi di ormeggio in tensione;
- la delimitazione delle aree (con appropriata indicazione delle canalizzazioni per gli imbarchi/sbarchi di passeggeri, della segnaletica, degli ostacoli e dell'illuminazione prevista);
- le distanze minime per il transito in sicurezza dal ciglio delle banchine.

CAPO XIV

DIVIETI DI CARATTERE GENERALE

Art. 90 Disarmo di navi

Nessuna nave può essere posta in disarmo o in demolizione senza preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto, che ha facoltà di limitare il numero di tali autorizzazioni in relazione alle esigenze del traffico ed alla disponibilità di ormeggi.

Art. 91 Inquinamento

Indipendentemente dalle sanzioni previste in materia dalle norme in vigore, l'eventuale scarico in mare di residui solidi galleggianti e/o spandimento di prodotti oleosi, dovrà essere eliminato nel più breve termine possibile, a cura ed a spese del responsabile, con mezzi propri o avvalendosi di ditte idoneamente attrezzate ed autorizzate. Qualora il responsabile non provvedesse ad eseguire la pulizia o bonifica, l'Autorità Marittima provvederà d'ufficio a spese del contravventore.

Art. 92 Occupazione degli specchi acquei e rimozione

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

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

Art. 93 Balneazione

E' proibito effettuare bagni di mare in tutti gli specchi acquei portuali.

Art. 94 Riprese fotografiche e/o cinematografiche

In tutto l'ambito portuale è vietato effettuare riprese fotografiche e cinematografiche senza esplicita e preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima.

L'interessato deve presentare istanza in bollo, con congruo anticipo, contenente:

1. l'indicazione del luogo ove intende realizzare il servizio;
2. il giorno/i e le ore di prevista esecuzione;
3. l'indicazione nominativa della persona/e che dovrà essere autorizzata (eventualmente il solo responsabile della troupe);
4. il tipo di apparecchiature che verranno utilizzate.

REGOLAMENTO DI SICUREZZA E DEI SERVIZI MARITTIMI DEL PORTO DI GENOVA

ELENCO DEGLI ALLEGATI

- All. n° 1 **Ordinanza n° 61/2001 in data 11.4.2001, approvazione del “Regolamento per l’espletamento del Servizio Integrativo Antincendio nel Porto di Genova”.**
- All. n° 2 **Fac-simile di richiesta di Nulla Osta per l’uso a bordo di miscele ossiacetileniche, fiamma ossidrica e della saldatura elettrica.
Fac-simile del Nulla Osta rilasciato dalla Sezione Tecnica.**
- All. n° 3 **Disciplina dell’attività dei consulenti chimici del porto (estratto delle disposizioni emanate dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione con circolare prot. n. DEM 3/SP 1160 in data 10 dicembre 1999.**
- All. n° 4 **Regolamento degli accosti disciplinato con ordinanza n° 32/2001 in data 8 marzo 2001.**
- All. n° 5 **Stralcio della carta nautica I.I. n°106 “Litorale di Genova” riportante le zone della rada adibite al movimento ed alla fonda delle navi.**
- All. n° 6 **Stralcio del piano nautico del Porto di Genova – zona ovest, riportante le rotte che devono essere seguite dalle unità da diporto per entrare ed uscire dai bacini portuali di Voltri – Prà – Multedo – Sestri ponente.**
- All. n° 7 **Stralcio del piano nautico del Porto di Genova – foglio est- I.I. n°55, riportante il percorso che deve essere seguito dalle unità da diporto dirette o provenienti dagli ormeggi del Porto Antico/Duca degli Abruzzi/Marina Fiera di Genova.**
- All. n° 8 **Stralcio del Piano Nautico del Porto di Genova riportante il percorso che deve essere seguito dai canoisti all’interno delle dighe e del canale di calma.**
- All. n° 9 **Disciplina della navigazione “sottocosta” delle unità navali veloci classificate HSC e delle unità navali di lunghezza superiore a 100 metri durante la stagione estiva (1°giugno/30 settembre di ogni anno):
Ordinanza n°114/2001 in data 22 maggio 2001.**
- All. n° 10-1 **Disciplina e procedure di transito e sosta nelle zone di interferenza tra la navigazione aerea e marittima - Ordinanza n° 318 in data 23 novembre 2001**
- All. n° 10-2 **Ordinanza n° 185 in data 10 luglio 2002 (modifica art. 7 Ordinanza n° 318/2001).**
- All. n° 11 **Disciplina per il conferimento dei rifiuti prodotti da navi in arrivo nel porto di Genova.**



Ministero dei Trasporti e della Navigazione

CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA

Sezione Tecnica

ORDINANZA N° 61/2001

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Genova,

- VISTA** la Legge 13.05.1940 n° 690 – “Organizzazione e funzionamento del servizio antincendio nei porti;
- VISTA** la Legge 27.12.1973 n° 850 “Aumento degli organici del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco”;
- VISTA** la Legge 28.01.1994 n° 84 “Riordino della legislazione in materia portuale” e successive modificazioni ed integrazioni;
- VISTO** il Decreto Legislativo 19.09.1994 n° 626 – “Attuazione delle direttive 89/931CEE, 89/654CEE, 89/655CEE, 90/269CEE, 9/270CEE, 90/394CEE e 90/679CEE;
- VISTO** il Decreto Ministeriale 10.03.98, in attuazione del disposto del Decreto Legislativo 626/94;
- VISTO** il Decreto Legislativo 27 luglio 1999 n° 272 “Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell’espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale a norma della Legge 31 dicembre 1999 n° 485”;
- VISTO** il “Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del porto di Genova” approvato con propria ordinanza n° 10 in data 15.02.1996;
- VISTA** la propria ordinanza n° 07/96 in data 19.01.1996 che ha approvato il “Regolamento per il transito e la sosta delle merci pericolose nel porto di Genova”;
- RITENUTO** necessario aggiornare, alla luce del mutato grado normativo, la disciplina dell’espletamento dei servizi integrativi antincendio nel porto di Genova, di cui al Capo III del citato “Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del porto di Genova” approvato con l’ordinanza n° 10/96 in data 15.02.1996;
- SENTITO** il parere del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, dell’Autorità Portuale, dell’U.S.L. n° 3 “Genovese” – Dipartimento di Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro, nonché delle Associazioni sindacali più rappresentative dell’utenza portuale;

VISTI gli Artt. 80 e 81 del Codice della Navigazione, nonché gli Artt. 59, 84, 85, 87 e 88 del relativo Regolamento di Esecuzione (parte marittima).

ORDINA

Articolo 1 – Approvazione

E' approvato l'unito "Regolamento per l'espletamento del Servizio Integrativo Antincendio nel porto di Genova".

Articolo 2 – Entrata in vigore

Il suddetto Regolamento entra in vigore a decorrere dal 1° Maggio 2001.

Articolo 3 – Abrogazione di norme

A decorrere dalla data di entrata in vigore, è abrogato il Capo III del "Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del porto di Genova" approvato con propria ordinanza n° 10/96 in data 15.02.1996 (Artt. da 23 a 41 compresi) come ogni altra disposizione in contrasto con le norme contenute nel presente Regolamento.

Articolo 4 - Norme Penali

Si fa obbligo a chiunque spetti di osservare e fare rispettare la presente ordinanza. I contravventori, salvo che il fatto non costituisca altro o più grave reato, saranno perseguiti ai sensi dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione che prevede la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni (Euro 1032.91) a lire dieci milioni (Euro 5164.57).

Genova, _____

IL COMANDANTE

C.A. (CP) Raimondo POLLASTRINI



Ministero dei Trasporti e della Navigazione

CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA

Regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel porto di Genova

Premessa

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

Art. 1 GENERALITA'

- 1.1 L'espletamento del servizio integrativo antincendio può essere disposto:
- a) a bordo delle navi, sostanti in porto o in rada;
 - b) a terra, nell'ambito portuale e nella zona demaniale marittima complementare e limitrofa;
- 1.2 L'obbligatorietà del servizio è disposta nei casi stabiliti con Ordinanze e Regolamenti emanati dall'Autorità Marittima per quanto riguarda il punto 1.1.a) e dall'Autorità Portuale per quanto riguarda il punto 1.1.b).
- 1.3 Il servizio integrativo antincendio può essere espletato dai seguenti soggetti:
- 1.3.1 Società, Organizzazioni, Associazioni pubbliche o private autorizzate dall'Autorità Marittima ai sensi dell'art. 20 della Legge 27 dicembre 1973 n. 850; le organizzazioni predette quando debitamente autorizzate, possono pertanto svolgere il servizio integrativo antincendio per conto terzi. Il servizio integrativo antincendio non può essere svolto in **forma individuale**.

- 1.3.2 Datori di lavoro (Imprese Portuali, Terminalisti o altro) che intendano avvalersi della facoltà di organizzare il servizio integrativo antincendio ai sensi dell'art.5 del Decreto Legislativo 27/7/99 n. 272. In tale circostanza il servizio integrativo antincendio può essere effettuato esclusivamente per conto proprio, con personale esclusivamente dedicato a questo servizio ed all'espletamento degli obblighi di servizio pubblico ad esso connessi e solamente all'interno di aree, depositi, stabilimenti portuali in concessione.

ART. 2 – PERSONALE ADDETTO AL SERVIZIO INTEGRATIVO ANTINCENDIO

Tutto il personale addetto al servizio integrativo antincendio, sia esso socio o dipendente delle Società autorizzate di cui all'art. 1.3.1 o dei datori di lavori di cui all'art. 1.3.2, dovrà essere iscritto negli appositi registri tenuti dalla Capitaneria di Porto di Genova con le qualifiche riportate nei

successivi paragrafi e dovrà possedere i requisiti sottoriportati. Il numero delle iscrizioni del personale socio o dipendente delle società autorizzate dovrà essere idoneo a soddisfare le esigenze operative di un servizio adeguato ed efficiente.

2.1 Personale socio/dipendente di società autorizzate ex art.20 Legge 27.12.73 n°850

2.1.1. Iscrizione e requisiti

Per ottenere l'iscrizione nei registri con la qualifica di Guardie ai Fuochi di cui al precedente articolo detto personale dovrà presentare domanda alla Capitaneria di Porto di Genova tramite le Società/Associazioni di appartenenza ed essere in possesso dei seguenti requisiti:

- 1) essere cittadino italiano o di un paese membro della Comunità Europea;
- 2) aver compiuto 18 anni e non aver superato i 40 alla data di presentazione della domanda;
- 3) essere idoneo alla mansione specifica, da documentarsi mediante certificazione di idoneità da parte del medico competente della Società di appartenenza;
- 4) avere ottemperato all'obbligo scolastico ed essere in possesso del diploma di scuola media inferiore;
- 5) aver superato l'esame teorico pratico davanti alla Commissione nominata dal Capo del Compartimento Marittimo di Genova di cui al successivo art. 2.3;
- 6) aver prestato uno dei servizi appresso indicati:
 - a)- nel Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco per almeno 10 mesi anche se in servizio di leva;
 - b)- nella Marina Militare per almeno 10 mesi, limitatamente al personale appartenente alle categorie di Nocchieri – Nocchieri di Porto, Tecnici di Macchina, Elettricisti, Marinai servizi di Macchina, addetto al servizio di prevenzione incendi delle installazioni (a terra e Capitanerie di Porto), appartenente alle squadre S.A.M. o S.A.P. (a bordo delle navi).

c)- almeno un anno di navigazione a bordo di unità mercantili con le qualifiche di Ufficiale di coperta/macchina, marinaio, nostromo, fuochista, motorista, operaio meccanico, frigorista, elettricista, tankista su navi cisterna/gasiera, vigile del fuoco su navi passeggeri. Il periodo di imbarco richiesto è ridotto a 6 mesi per coloro che hanno effettuato un corso antincendio riconosciuto ai sensi delle Convenzioni Internazionali STCW 78.

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

2.1.2 In alternativa ai servizi di cui al precedente paragrafo 6, il richiedente dovrà avere svolto un corso di formazione/lavoro teorico/pratico della durata di almeno 3 mesi presso una delle Società autorizzate di cui sopra di cui al punto 1.3.1.

Le Guardie ai Fuochi, dipendenti dalle suddette società, una volta iscritte nei Registri potranno prestare il proprio servizio a bordo delle navi o a terra. Coloro che hanno prestato uno dei servizi di cui al paragrafo 6) delle lettere a), b), e c) del punto 2.1.1, in luogo della frequenza del corso di formazione di cui al periodo prima di poter effettuare il proprio servizio autonomamente, dovranno essere affiancati per almeno 3 mesi ad un'altra Guardia ai Fuochi di provata esperienza.

2.2 Personale dipendente da Imprese Portuali/Terminalisti.

2.2.1 Iscrizione e requisiti

Il suddetto personale potrà prestare servizio all'interno dell'area, terminal, stabilimento, magazzino in concessione al datore di lavoro, con esclusione quindi del servizio a bordo delle navi anche se di proprietà (o armate) dello stesso datore di lavoro.

Per ottenere l'iscrizione nei Registri di cui al presente articolo detto personale dovrà presentare domanda alla Capitaneria di Porto di Genova tramite il proprio datore di lavoro ed :

- essere in possesso dei requisiti di cui ai paragrafi 1), 3), 4), 5), del punto 2.1.1;
- aver compiuto 18 anni e non aver raggiunto l'età massima per il collocamento in pensione prevista dalla normativa vigente al momento dell'iscrizione;
- avere effettuato un corso specifico di formazione antincendio previsti dall'art. 6 del Decreto Legislativo n. 272/99 oppure aver prestato uno dei servizi di cui al paragrafo 6) del precedente punto 2.1.1.

Il personale di cui al presente punto viene iscritto in appositi registri con la qualifica di "Guardia ai Fuochi per l'esclusivo servizio di vigilanza antincendio all'interno dei terminal".

Le Guardie ai Fuochi in servizio presso i terminal sono alle dipendenze del **Responsabile del Servizio Merci Pericolose o del Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione del terminal** e non possono essere adibite ad altre mansioni o lavori anche se temporanei.

Le guardie ai fuochi che hanno effettuato il corso di formazione antincendio previsto dall'art.6 del Decreto legislativo n° 272/99, oppure che hanno prestato uno dei servizi di cui al paragrafo 7) lettere a),b) e c) del precedente art.2.1.1 o che hanno frequentato, in via transitoria, uno dei corsi elencati al successivo art.6 del presente Regolamento, prima di poter effettuare il proprio servizio autonomamente, dovranno essere affiancati per almeno 3 mesi ad un'altra guardia ai fuochi di provata esperienza. Nella fase di prima applicazione del presente paragrafo, l'affiancamento potrà essere effettuato con personale già socio/dipendente di società autorizzate ex art.20 Legge 27.12.1973 n° 850.

2.3 COMMISSIONE D'ESAME

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

- 1) Capo Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, Presidente;
- 2) un Ufficiale designato dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, membro;
- 3) Consulente Chimico di Porto designato dall'Associazione di categoria, membro;
- 4) un rappresentante dell'Autorità Portuale, membro;
- 5) un Ufficiale inferiore/Sottufficiale di porto, segretario, senza diritto di voto.

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

2.4 PROGRAMMI D'ESAME

I programmi di esame professionale sono distinti tra:

- 1) Programma d'esame per le guardie ai fuochi dipendenti da Società autorizzate ad espletare i servizi integrativi antincendio per "conto terzi".
- 2) "Programma d'esame per le guardie ai fuochi dipendenti da Imprese Portuali/Terminalisti per l'espletamento dei servizi integrativi antincendio in conto proprio".

2.4.1 Programma d'esame n° 1

- un esame teorico che verterà su risposte scritte di un elaborato compilato dalla Commissione d'esame sulle seguenti materie:
 - a) nozioni elementari sulla combustione (calore di innesco, combustibile, comburente, temperatura di infiammabilità e di autoaccensione, autocatalisi, flash over);
 - b) classi di incendio ai sensi della normativa CE;
 - c) modalità di estinzione degli incendi (raffreddamento, allontanamento, soffocamento, anticatalisi);
 - d) sistemi di protezione individuale contro il fuoco: tute, maschere, filtri, respiratori autonomi, ecc.;
 - e) buona conoscenza delle varie classi IMO delle merci pericolose e loro principali caratteristiche;

- f) disposizioni in caso d'incendio a bordo o nelle adiacenze di una nave, vigenti nel porto di Genova, ivi compresi i vari metodi d'intervento a seconda del luogo interessato e del materiale coinvolto nell'incendio;
- g) controlli e precauzioni nel caso di lavori a bordo delle navi;
- h) controlli e precauzioni durante le operazioni commerciali e di bunkeraggio delle navi con carichi pericolosi;
- i) norme di prevenzione antinquinamento delle acque marine da idrocarburi;
- j) l'esame sarà completato **da una prova pratica** consistente nella descrizione e nell'impiego pratico dei mezzi di estinzione degli incendi ad acqua, schiuma, polvere, CO₂ degli impianti fissi di estinzione sia a bordo delle navi che a terra e delle attrezzature mobili sia in dotazione alle navi che a terra.

Coloro che all'atto della presentazione della domanda risultino già iscritti tra il personale ausiliario discontinuo del Corpo dei Vigili del Fuoco sono esentati dal sostenere la prova d'esame di cui ai precedenti punti da a) ad e).

2.4.2 **Programma d'esame n° 2**

- un esame teorico che verterà su risposte scritte di un elaborato compilato dalla Commissione d'esame sulle seguenti materie:
 - a) nozioni elementari sulla combustione (calore di innesco, combustibile, comburente, temperatura di infiammabilità e di autoaccensione, autocatalisi, flash over);
 - b) classi di incendio ai sensi della normativa CE;
 - c) modalità di estinzione degli incendi (raffreddamento, allontanamento, soffocamento, anticatalisi);
 - d) sistemi di protezione individuale contro il fuoco: tute, maschere, filtri, respiratori autonomi, ecc.;
 - e) disposizioni in caso d'incendio a bordo o nelle adiacenze di una nave, vigenti nel porto di Genova, ivi compresi i vari metodi d'intervento a seconda del luogo interessato e del materiale coinvolto nell'incendio;
 - f) buona conoscenza delle varie classi IMO delle merci pericolose e loro principali caratteristiche;
 - g) norme di prevenzione antinquinamento delle acque marine;
 - h) l'esame sarà completato **da una prova pratica** consistente nella descrizione e nell'impiego pratico dei mezzi di estinzione degli incendi ad acqua, schiuma, polvere, CO₂ degli impianti fissi di estinzione sia a bordo delle navi che a terra e delle attrezzature mobili sia in dotazione alle navi che a terra.

Coloro che all'atto della presentazione dell'istanza risultino già iscritti tra il personale volontario e discontinuo del Corpo dei Vigili del Fuoco, sono esentati dal sostenere la prova di esame vertente sugli argomenti da a) ad e).

2.5 **RILASCIO TESSERINO DI RICONOSCIMENTO**

All'atto dell'iscrizione nei registri del servizio antincendio delle guardie ai fuochi, il Comandante del porto rilascia all'interessato la tessera di riconoscimento. La predetta tessera deve riportare: la fotografia, il numero e la data di iscrizione nel registro, le generalità, il luogo e la data di nascita, la residenza e l'annotazione relativa

all'appartenenza ad una delle Società autorizzate o imprese portuali .In caso di perdita o di distruzione di detta tessera il Comandante del porto ne rilascia un duplicato facendone menzione nella nuova tessera.

Se la tessera smarrita è in seguito ritrovata, il Comandante del porto la ritira e l'annulla annotandovi la ragione dell'annullamento.

Una nuova tessera di riconoscimento viene anche rilasciata allorché la precedente sia resa inservibile; in tal caso la precedente tessera viene annullata.

2.6 Cancellazione dai registri

La cancellazione dal Registro di cui ai precedenti articoli avviene:

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

2.7 Dotazioni individuali delle guardie ai fuochi.

Le Guardie ai Fuochi iscritte nel registro, hanno l'obbligo, in servizio, di indossare una divisa prescelta dalla Società avente però le seguenti caratteristiche:

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

Ogni guardia ai fuochi in servizio dovrà, altresì, avere in dotazione:

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

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

ART. 3 – SERVIZIO A BORDO DELLE NAVI PER LAVORI CON USO DI FIAMMA

Fermo restando che il servizio integrativo antincendio a bordo è riservato al personale dipendente dalle Società autorizzate ex art. 20 Legge 27.12.1973 n. 850 e fermo restando la

possibilità per il Comandante della nave di impiegare personale facente parte dell'equipaggio purché qualificato e idoneo e previa presentazione alla Capitaneria di Porto dell'idonea documentazione (piani antincendio della nave, certificati STCW attestanti che il personale da impiegare nella sorveglianza ha effettuato il corso antincendio di base, elenco del materiale di protezione antincendio individuale disponibile), l'Autorità Marittima si riserva comunque la facoltà di obbligare la nave ad usufruire del servizio integrativo antincendio espletato dalle Società Autorizzate di cui sopra nei seguenti casi:

- a) se ritenuto opportuno in base ad una analisi di valutazione dei rischi connessi ai lavori da effettuare;
- b) se disposto espressamente dal Consulente Chimico del Porto nel "Certificato di non pericolosità).

ART. 4 – DOVERI

- 4.1 Tutte le "Guardie ai fuochi" siano esse dipendenti da Società autorizzate o Imprese Portuali/Terminalisti devono assicurare l'intervento in qualsiasi parte del porto a semplice richiesta dell'Autorità Marittima.
- 4.2 Le società autorizzate ex art.20 L.27.12.73 n°850 devono poter disporre, pena la decadenza dell'autorizzazione stessa, di una sede adeguata situata all'interno del porto o nelle immediate adiacenze. La sede dovrà essere dotata di diversi sistemi di comunicazione e, in ogni caso, almeno di un telefono e di un impianto RTF/VHF dotato almeno dei canali internazionali 10,12,14,16.
- 4.3 Dovrà essere conservato e tenuto aggiornato un registro sul quale sono annotati tutti i servizi effettuati dal personale impiegato, nonché note sull'esito del servizio stesso con particolare riguardo ad eventuali eventi straordinari, incidenti o altro. Il predetto registro dovrà essere vistato giornalmente dal responsabile del servizio e esibito all'Autorità Marittima.
- 4.4 Imprese Portuali/Terminalisti operanti per conto proprio.
 - a) Il servizio interno di sorveglianza antincendio, alle dipendenze del **Responsabile delle Merci Pericolose o del Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione del Terminal** ai sensi del precedente art. 2.2.1 deve essere dotato di idonei mezzi di comunicazione ed in particolare di almeno una linea telefonica diretta esterna e di un apparato radio RTF/VHF dotato dei canali internazionali 10, 12, 14 e 16
 - b) dovrà essere conservato e tenuto aggiornato un registro sul quale verrà annotato l'orario e l'avvicendamento nominativo delle Guardie ai Fuochi, nell'espletamento del servizio di vigilanza, nonché note sull'esito del servizio con particolare riguardo ad eventuali eventi straordinari, incidenti o altro.
 - c) Il predetto registro dovrà essere vistato giornalmente dal Responsabile del Servizio ed esibito all'Autorità Marittima ad ogni richiesta. Nel servizio di vigilanza antincendio non può essere impiegato altro personale dipendente dell'Impresa/Terminal che non sia iscritto come "Guardia ai fuochi" in servizio di vigilanza antincendio all'interno del terminal.
 - d) nel caso in cui l'Impresa/Terminal non intenda avvalersi del servizio di vigilanza antincendio in regime di autoproduzione, potrà effettuare il servizio impiegando esclusivamente personale delle Società autorizzate di cui al comma precedente. L'Impresa/Terminal dovrà ugualmente ricorrere all'utilizzo delle Società autorizzate, nel caso in cui le proprie "Guardie ai Fuochi per il servizio di vigilanza antincendio nei terminal" non siano disponibili anche solo temporaneamente; è vietato l'utilizzo di "Guardie ai Fuochi" dipendenti da altro Terminal.

ART. 5 – PIANIFICAZIONE E REGOLAMENTAZIONE INTERNA

5.1 – Società autorizzate ex art.20 Legge n° 850/73

I responsabili delle Società Autorizzate dovranno redigere dei piani interni dai quali risultino chiaramente:

- le dotazioni collettive e individuali a disposizione delle “Guardie ai Fuochi”;
- le modalità di svolgimento del servizio. (turnazioni, redazione dei rapporti, divise da indossare, targhette di riconoscimento ecc.);
- comportamento da tenere in servizio e obblighi da assolvere.

Una copia del piano suddetto dovrà essere consegnato alla Capitaneria di Porto.

5.2 – Terminalisti/Imprese

Le Imprese portuali/Terminalisti redigono il piano delle misure per la gestione delle merci pericolose e per l'emergenza, come prescritto dagli artt. 4 e 12 del decreto Legislativo n°626/94 e dal D.M. 10 marzo 1998, all'interno del quale devono risultare chiaramente le stesse informazioni di cui la precedente para 5.1. Una copia del piano dovrà essere consegnata alla Capitaneria di Porto.

Qualora all'interno del terminal il servizio integrativo antincendio fosse svolto da Società autorizzate di cui al precedente para 5.1, le Imprese portuali/Terminalisti hanno l'obbligo di fornire alle Guardie ai Fuochi dipendenti dalle suddette società una adeguata informazione e formazione sul suddetto piano.

ART. 6 – NORME TRANSITORIE

Nelle more di istituzione dei corsi di formazione di cui all'art. 2.2.1, previsti dall'art. 6 del Decreto Legislativo n. 272/99, saranno ritenuti titoli equivalenti i corsi di sicurezza antincendio previsti dagli articoli 6 e 7 del D.M. 10 marzo 1998, in attuazione del disposto del Decreto legislativo 626/94 ,limitatamente a quelli per attività definite ad alto rischio (con rilascio di attestato da parte di apposita commissione d'esame VV.FF per quanto riguarda la sicurezza antincendio), nonché quello antincendio di base previsto dalla Convenzione Internazionale STCW 78.

(marca da bollo) (marca da bollo)

ALLEGATO 2

Si invia al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco per il parere di cui all'art. 46 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n.272. (solo per lavori di tipo "B" e "C").
Genova, _____

**ALLA CAPITANERIA DI PORTO
SEZIONE TECNICA
GENOVA**

**TO THE HARBOUR OFFICE
TECHNICAL DEPARTMENT
GENOVA**

Il sottoscritto _____
titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione e
trasformazione navale -capo commessa- _____

I the undersigned _____
Owner of the ship maintenance, repairing and
conversion company - head of the work order- _____

Oppure
Comandante della nave,
chiede a codesto Ufficio il nulla osta per eseguire a
bordo dell'unità _____
bandiera _____
ormeggiata a _____
i seguenti lavori con uso di fiamma:

Or
Master of the ship,
asks for the authorisation to the aforesaid Office, in
order to carry out aboard on this ship _____
flag _____
moored at _____
the following hot works:

tipo A) - lavori in ambienti esterni (A1) ed interni
(A2) interessanti:

† A1: le sovrastrutture di coperta quali scalette per l'accesso ai ponti, salpancore, alberatura, strutture di supporto alle lance di salvataggio, passacavi, sostituzione degli zinchi a scafo.

† A2: locali alloggi e di vita nei quali non siano presenti sostanze potenzialmente pericolose: cabine, mense, sale da pranzo, da ristoro, "car decks" e altre strutture sporgenti di garages e di stive aperte, vuote e pulite.

type A) - external (A1) and internal (A2) spaces' works concerning:

† A1: the deck superstructures such as deck ladders, windlasses, masting, lifeboats supporting structures, fairleads, zinc plating/substitution.

† A2: accomodations and crew/officers' quarters where there aren't potentially dangerous substances, cabins, messes, dining rooms, refreshment rooms, car decks, and other empty and cleaned garages and open holds jutting out structures.

Tipo B) - lavori in ambienti interni interessanti:

† B1: locali apparato motore, timoneria, caldaie e apparati vari;

† B2: locali pompe.

type B) - internal spaces' works concerning:

† B1: engine rooms, steering compartments, boiler rooms and different devices;

† B2: pump rooms

Tipo C) - lavori in ambienti interni, angusti e/o pericolosi:

† C1: gavoni, doppi fondi, intercapedini, casse di zavorra;

† C2: cisterne del carico.

type C) - works inside internal, narrow and/or dangerous places:

† C1: peaks, double bottoms, cofferdams, ballast tanks;

† C2: cargo tanks.

nei locali individuati come risulta dal certificato redatto dal chimico di porto sig. _____ in data _____ ed evidenziati nell'allegata planimetria ove sono specificate le posizioni dei previsti lavori e le relative vie di sfuggita per la prevista durata di giorni _____;

into the rooms listed in the "marine chemist certificate" given by the harbour's consulting chemist _____ dated _____ and showed in the annexed planimetry where positions of hot works and escape routes are defined for the foreseen term of _____ days;

Il sottoscritto dichiara quanto segue:

a) carico esistente a bordo (natura e quantità) _____;

b) carico precedente (natura e quantità) _____;

c) carichi infiammabili, esplosivi o comunque pericolosi esistenti a bordo: (natura e quantità) _____;

d) di essere a conoscenza delle norme contenute nel

I, the undersigned, make the following statements:

a) cargo positioned aboard (type and quantity) _____;

b) previous cargo (type and quantity) _____;

c) inflammable, explosive or anyhow dangerous cargoes positioned aboard (type and quantity) _____;

d) I declare to know in details the rules contained in

decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272 "adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485 e delle norme specifiche contenute nell'Ordinanza n° _____ in data _____ della Capitaneria di Porto di Genova.

- e) che gli impianti e l'organizzazione antincendio di bordo (*sono / non sono*) in efficienza ed in grado di entrare immediatamente in azione;
- f) che i lavori saranno eseguiti dalla ditta/ in regime di autoproduzione: _____; sotto la diretta e continua sorveglianza del personale di bordo designato opportunamente da questo Comando e/o dell'impresa capo-commessa;
- g) che la persona esperta, responsabile dell'operazione, ai sensi dell'art.46 d.lgs.272/99 è: _____; tel. _____;
- h) che la nave (*è / non è*) pronta a muovere con i propri mezzi in caso di emergenza o necessità;
- i) che durante l'uso di fiamma non verranno effettuate altre operazioni commerciali incompatibili o che interferiscano con le lavorazioni a caldo;
- j) che non sarà fatto uso di fiamma o, comunque, di mezzi di lavoro che provochino fonti di calore (fonti termiche) su parti a contatto di materiali infiammabili, combustibili o pericolosi, di depositi e serbatoi, che, anche se vuoti, abbiano contenuto prodotti pericolosi;
- k) che prima di iniziare i lavori di taglio, si è munito del certificato "gas free" rilasciato da un consulente chimico di porto, attestante che nei locali, compresi quelli adiacenti in cui devono essere eseguiti lavori, non vi sono sostanze suscettibili di infiammarsi od esplodere sotto l'azione del calore o delle scintille;
- l) di aver presentato (se impresa capo-commessa) in data _____ alla competente Azienda U.S.L. il "documento di sicurezza" di cui al comma 3 dell'art.38 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n.272.

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 incendio, o altro personale appartenente

the legislative decree dated 27 July 1999, n. 272 "adaptation to safety and health rules for workers in the accomplishment of harbour operations and services" as well as maintenance operations, repairing and transformation of ships in the harbour, according to the law dated 31 December 1998, n. 485 and according to the specific rules included in the Genoa Harbour Office's Ordinance n° _____ dated _____.

- e) all the fire-fighting equipment and organisation (*are / are not*) in perfect working order and ready for immediate action;
- f) works will be carried out by the firm/ with selfproduction capacity: _____; under the direct and continuous surveillance of the ship staff carefully appointed by the Master and/or by the company head of the work order;
- g) the qualified person responsible for the operation, as established in the legislative decree dated 27 July 1999, n.272 is: _____; phone number _____;
- h) the ship (*is / is not*) ready to move by its own means in case of emergency or necessity;
- i) during the hot works no other incompatible or interfering commercial operations will be carried out;
- j) no flames or other working means (thermic sources) anyhow provoking the heating of parts in contact with inflammable, combustible or dangerous materials of depositories and tanks, even if empty, into which dangerous materials have been stored, shall be used;
- k) before starting hot works, I provided myself with "gas free" certificate, granted by the harbour's consultant chemist, testifying that no goods inflammable under the action of warmth or sparks, or explosive materials are stored in rooms, including adjacent rooms, in which works must be carried out;
- l) I sent in the "security document"(only if company head of work order) to the U.S.L.'s proper office, under this date _____, as enjoined by the legislative decree 27 July 1999, n.272.

I, the undersigned, declare moreover:

- escape routes for the workers will be always free and lighted;
- In every room or areas where flames will be used, the members of the crew "fire-watch" qualified or other "fire-watch" staff authorised by the Authority, will

ai "servizi integrativi antincendio" autorizzati dall'Autorità, dotato di apposita attrezzatura d'estinzione incendi, presterà assistenza;

- i lavori effettuati in locali chiusi e angusti saranno sempre assistiti dall'esterno;
- dell'inizio e della fine di ogni lavoro sarà data comunicazione al responsabile tecnico dei lavori a bordo, nominato ai sensi dell'art.38 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n.272;
- le bombole di gas verranno adeguatamente fissate per evitarne la caduta accidentale;
- per i lavori da effettuare su parti coibentate o rivestite, sarà preventivamente rimossa la coibentazione o il rivestimento;
- le masse necessarie per la saldatura elettrica saranno posizionate in modo da evitare ogni possibile scintillio o riscaldamento delle zone di contatto;
- le tubazioni flessibili dei gas, i cavi di alimentazione elettrica e le utenze varie saranno posizionate in modo da evitare ogni loro possibile danneggiamento.

Genova, _____

**IL TITOLARE DELL'IMPRESA DI MANUTENZIONE,
RIPARAZIONE E TRASFORMAZIONE NAVALE
- CAPO COMMESSA -**

Oppure

IL COMANDANTE DELLA NAVE

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 sopracitato e di tutte le altre in materia di sicurezza e che sarà adottata ogni precauzione allo scopo di evitare sinistri o incidenti.-

Genova, _____

per la DITTA (1)

(1) indicare chiaramente la qualifica di chi sottoscrive la dichiarazione.-

assist the workers with proper fire-fighting equipment;

- hot works carried out in enclosed or strait rooms will always be assisted from the outside;
- the beginning and the end of works must be communicated to the technical responsible, designated in conformity with item 38 of legislative decree 27 July 1999 number 272;
- the gas cylinder will be fitly fixed in order to avoid fortuitous fall;
- lining or heat insulator will be previously removed in case of works that will be carried out on insulating or covered parts;
- the earth necessary for electric welding will be positioned in such a way as to avoid every sparking or heating of contact face;
- flexible tubes containing gas, electric cables or similar will be positioned in order to avoid every own possible damage.

Genoa, _____

**THE OWNER OF THE SHIP MAINTENANCE,
REPAIRING AND CONVERSION COMPANY
- HEAD OF WORK ORDER -**

Or

THE MASTER

The Firm _____

entrusted with the works on the above-mentioned ship, declares that all the staff that will be on board in order to carry out the works knows the rules of the above mentioned legislative decree and all other safety rules concerned and that all the necessary will be taken in order to avoid any accident.-

Genoa, _____

for the COMPANY'S account (1)

(1) please state precisely the qualification of this declaration's subscriber.-

ALLEGATO 3

DISCIPLINA DELL'ATTIVITÀ DEI CONSULENTI CHIMICI DI PORTO

(estr. delle norme contenute nella Circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n° DEM 3/SP del 10.12.99)

Compiti dei Consulenti Chimici di Porto

I Consulenti Chimici di porto hanno il compito di:

- 1) accertare le condizioni di pericolosità delle navi per quanto si riferisce alla presenza di vapori o gas esplosivi, infiammabili, velenosi, corrosivi o comunque nocivi e pericolosi;
- 2) accertare le condizioni di pericolosità per l'ingresso degli uomini nelle cisterne, nei serbatoi, nei doppi fondi e nei depositi e/o casse combustibile di qualsiasi tipo di nave o galleggiante;
- 3) accertare le condizioni di pericolosità per lavori meccanici a freddo e/o con fonti termiche e/o per l'immissione delle navi in bacino;
- 4) accertare che i residui solidi o liquidi della bonifica o degassificazione non presentino pericolosità. I suddetti accertamenti devono essere eseguiti con la massima scrupolosità e con tutti i mezzi tecnici congiuntamente ai procedimenti chimici possibili;
- 5) rilasciare, determinandone la durata di validità, i relativi certificati attestanti i risultati degli accertamenti effettuati;
- 6) seguire l'esecuzione dei lavori di riparazione con o senza l'uso di fiamma o fonti termiche, che vengono eseguiti a bordo di navi cisterne, a richiesta delle navi stesse o quando lo richiedono ragioni di sicurezza a giudizio insindacabile dell'Autorità Marittima;
- 7) esprimere parere, su richiesta dell'autorità competente, per tutto ciò che concerne:
 - la sicurezza della nave e del porto;
 - l'imbarco/sbarco, la movimentazione, la sosta ed il transito delle merci pericolose nell'ambito portuale, effettuando le verifiche e rilasciando le certificazioni previste dall'apposita normativa;
 - le situazioni ed i casi previsti dalla normativa nazionale, comunitaria e internazionale;
- 8) compiere gli accertamenti per il rilascio dei certificati attestanti lo "stato di sicurezza" richiesto per effettuare il lavaggio delle cisterne con petrolio greggio o altri motivi inerenti la sicurezza della nave;
- 9) compiere gli accertamenti per il rilascio dei certificati attestanti lo "stato di sicurezza" richiesto per l'ormeggio e/o l'immissione in bacino delle navi cisterna inertizzate;
- 10) compiere gli accertamenti per il rilascio dei certificati attestanti lo "stato di gas free" richiesto per le navi cisterna o gasiere per l'ingresso in porto, per l'ormeggio e/o per lavori ai cantieri o comunque in ambito portuale;
- 11) compiere gli accertamenti per la caricazione/scaricazione di carichi solidi trasportati alla rinfusa di cui al B.C.Code;
- 12) compiere gli accertamenti previsti dalle procedure per la prevenzione degli inquinamenti di cui all'allegato II della MARPOL 73/78;

L'opera prestata dal Consulente Chimico del porto nell'interesse dello Stato e/o in ausilio alla Capitaneria di Porto è da considerarsi a titolo gratuito.

Iscrizione nel registro dei consulenti chimici di porto

Per poter essere iscritti nel registro dei consulenti chimici di porto, tenuto ai sensi dell'articolo 68 del codice della navigazione dall'Autorità Portuale di Genova, oltre a possedere i requisiti stabiliti da quest'ultima ed indicati nella domanda ad essa rivolta, occorre superare una prova di carattere teorico vertente sulle seguenti materie:

- a. conoscenza delle strutture, compartimentazioni e sistemazioni delle navi;
- b. normativa vigente in materia di sicurezza della navigazione e dell'ambito portuale con particolare riferimento ai lavori da eseguire con fonti termiche su navi, nell'ambito delle aree portuali e dei depositi costieri;
- c. normativa vigente in materia di imbarco, trasporto per mare, sbarco e trasbordo delle merci pericolose, con particolare riferimento ai criteri nazionali ed internazionali per la loro classificazione;
- d. normativa vigente in materia di inquinamento e antinquinamento marino;
- e. tecniche per la degassificazione e bonifica delle navi cisterna adibite al trasporto di prodotti petroliferi e chimici, sia allo stato liquido che allo stato di gas, refrigerati o sotto pressione;
- f. metodologie strumentali di controllo e criteri tecnico-pratici per la valutazione del grado di espansività e tossicità ambientale;
- g. tecnologia per l'inertizzazione delle cisterne e la produzione ed impiego di gas inerti, metodologie strumentali di controllo e criteri teorico-pratici per la valutazione del grado di sicurezza;
- h. tecnologie per il lavaggio delle cisterne con crude-oil o con altri solventi in condizione di "inerting", metodologie di controllo e criteri teorico-pratici per la valutazione del grado di sicurezza;
- i. tecniche antinquinamento e procedure di bonifica con particolare riferimento ai sistemi di confinamento, contenimento ed abbattimento di sversamento di idrocarburi e prodotti chimici in mare;
- j. metodologie strumentali per la determinazione delle caratteristiche reologiche dei carichi scorrevoli.

Commissione d'esame

La Commissione esaminatrice è composta da;

- 1).- Capo del circondario Marittimo o ufficiale superiore da questi delegato, in qualità di presidente;
- 2).- due consulenti chimici di porto, designati dall'Associazione Nazionale Chimici di porto, in qualità di membri;
- 3).- un rappresentante dell'Autorità Portuale di Genova, in qualità di membro;
- 4).- un ufficiale inferiore o sottufficiale della Capitaneria di Porto di Genova, con funzioni di segretario senza diritto di voto.

L'esame si intende superato qualora il tirocinante sia valutato positivamente dalla maggioranza dei membri con diritto di voto.

In caso di equivalenza tra giudizi favorevoli e negativi, prevale l'opinione espressa dal Presidente della Commissione.

Quest'ultimo, all'atto del superamento della prova, rilascia all'esaminato un attestato costituente titolo per l'iscrizione nel registro dei consulenti chimici del porto.

Rapporti con l'Autorità Portuale di Genova

1. L'Autorità Portuale di Genova, prima di determinare il numero degli iscritti nel registro istituito ai sensi dell'articolo 68 del codice della navigazione, dovrà valutare il parere reso dalla Capitaneria di Porto, dal comitato utenti del porto e dall'Associazione Nazionale consulenti chimici di porto. La medesima procedura dovrà essere istruita qualora si intenda ampliare o diminuire l'organico dei consulenti chimici del porto, in relazione alle modificate esigenze operative dello scalo determinabili dalla tipologia e dalla quantità di traffico ovvero dall'aumento/calò dell'attività cantieristica.
2. L'Autorità Portuale di Genova comunica alla Capitaneria di Porto l'elenco degli iscritti e i relativi aggiornamenti.

Obblighi dei consulenti chimici di porto

I consulenti chimici di porto devono:

- assicurare, con opportuni turni di servizio, la propria reperibilità in qualsiasi momento di almeno uno degli iscritti, per lo svolgimento delle attività di cui all'articolo 26 del presente Regolamento;
- svolgere, nell'ambito della propria competenza professionale ogni altra incombenza richiesta dalla autorità competente.

Sanzioni disciplinari

Il Capo del Circondario, nel caso di violazione da parte di un consulente chimico del porto delle disposizioni di cui all'articolo 1251 comma 1 punti 2) e 3) del codice della navigazione, procede ai sensi dell'articolo 1255, acquisendo preventivamente il parere dell'Autorità Portuale e dell'ordine professionale, ai quali verrà data comunicazione delle misure adottate.

CERTIFICATI

Definizioni attestanti lo stato di sicurezza

Nel redigere il certificato di non pericolosità per determinati spazi ispezionati, devono essere usate le seguenti definizioni:

- "locale": con tale termine si indicano genericamente tutti gli spazi delimitati da paratie stagne, ponti, copertini o da involucri di qualsiasi forma, indipendentemente dalle loro dimensioni o uso;
- "locale chiuso": con tale termine si indica ogni locale normalmente non accessibile, ermeticamente chiuso, adibito a contenimento di liquidi o destinato a rimanere come spazio vuoto;
- "locale aperto": con tale termine si intende ogni locale normalmente accessibile, adibito ad attività operative;
- "locale libero da gas infiammabili o comunque non pericolosi": si considera tale un locale che si trovi nelle seguenti condizioni:
 1. la concentrazione di vapori o gas infiammabili non superi il valore minimo rilevabile mediante un esplosimetro M.S.A.Mod.2E o altri strumenti aventi caratteristiche analoghe;
 2. la concentrazione di gas o vapori tossici non superi il valore massimo tollerabile (M.A.C.) secondo l'American Council of Government and Industrial Hygienists;
 3. non siano presenti sedimenti o residui capaci di produrre gas pericolosi, alle normali condizioni atmosferiche;
 4. la concentrazione di ossigeno nell'atmosfera ambiente sia normale (20,8% in volume e comunque non inferiore al 19,5%);
- "locale non pericoloso per le persone": si considera tale un locale che si trovi nelle condizioni descritte al punto precedente e che, a seguito di ulteriore specifico accertamento da parte del consulente chimico di porto, sia stato giudicato in condizioni di sicurezza per l'incolumità e la salute delle persone;
- "locale non pericoloso per la fiamma": si considera tale un locale che, oltre a trovarsi nelle condizioni previste per i "locali non pericolosi per le persone", non contenga sedimenti o residui capaci di provocare incendi;
- "locale pericoloso": è definito tale un locale che non si trovi nelle condizioni sopra citate; Devono considerarsi "pericolosi", fino ad uno specifico controllo che ne accerti la "non pericolosità":

1. i locali che abbiano contenuto olii minerali e i loro derivati, prodotti chimici, petrolchimici o comunque pericolosi;
2. i locali ad essi adiacenti ed in genere tutti i locali chiusi o non ispezionabili, a qualsiasi uso destinati;
 - "locale inertizzato": si considera tale un locale nel quale:
 1. sia stato immesso un gas inerte (anidride carbonica, azoto o altro gas non infiammabile) e la percentuale di ossigeno residuo nell'atmosfera non sia superiore al 5% in volume;
 2. sia stata immessa acqua e l'eventuale spazio atmosferico sovrastante il livello del liquido si trovi in condizione di non pericolosità per le persone e per la fiamma;
 - "lavori meccanici": si intendono tali quelli che non comportino l'uso di fonti termiche e non produca calore o scintille;
 - "lavori con uso di fiamma": si intendono tali quelli che comportino:
 - l'uso del cannello ossiacetilenico;
 - la saldatura elettrica;
 - l'uso di fonti termiche;
 - la produzione di calore o scintille.

Contenuto dei Certificati

1. "Certificato di non pericolosità/gas free"

Tale certificato deve contenere:

- l'indicazione e la sottoscrizione del consulente chimico di porto che lo rilascia;
 - la data, l'ora e la scadenza dello stesso;
 - il nome, la nazionalità, il tonnellaggio e l'ultimo carico trasportato dalla nave richiedente;
 - l'indicazione dell'armatore/agente;
 - l'indicazione dei locali controllati e la loro condizione;
 - le prescrizioni e le condizioni ritenute necessarie per mantenere gli spazi della nave in condizioni di sicurezza, oltre alle precauzioni da adottarsi per eliminare i pericoli derivanti dallo svolgimento a bordo di lavori o dai residui del carico;
 - la sottoscrizione, per conoscenza, del comandante della nave e/o del cantiere che svolge lavori a bordo;
 - il visto della Capitaneria di Porto di Genova;
- #### 2. "Certificato di inertizzazione per il C.O.W."

Tale certificato deve contenere:

- l'indicazione e la sottoscrizione del consulente chimico di porto che lo rilascia;
- la data, l'ora e la scadenza dello stesso;
- il nome, la nazionalità, il tonnellaggio dalla nave richiedente;
- l'indicazione dell'armatore/agente;
- la certificazione del chimico di porto inerente l'esecuzione dei seguenti controlli:
 - contenuto di ossigeno nelle cisterne del carico, determinato per mezzo di analizzatore portatile;
 - contenuto di ossigeno nella linea principale del gas inerte (determinato per mezzo di analizzatore di ossigeno, rilevato sull'analizzatore principale di ossigeno di bordo, rilevato sul ripetitore-registratore di ossigeno);
 - pressione del gas inerte sulla linea principale e nelle cisterne inertizzate, in millimetri di H₂O (controllata con manometro tarato dal Servizio chimico di porto, rilevata su altri manometri di bordo);
 - misuratori portatili di O₂ di bordo (numero presente e funzionanti);
- le differenze riscontrate tra gli strumenti di bordo e quelli in dotazione al chimico di porto;
- le osservazioni e le prescrizioni impartite dal chimico di porto;
- la dichiarazione dello stesso circa la conformità della nave alle condizioni di inertizzazione imposte dalle vigenti normative per effettuare il C.O.W.

Per quanto concerne gli altri certificati rilasciati dal consulente chimico di porto, l'Autorità Marittima accetterà la modulistica predisposta a livello centrale dall'Associazione Nazionale di categoria.

Obbligo di munirsi del Certificato del Consulente Chimico di Porto e condizioni per la conservazione della sua validità

L'obbligo di promuovere gli accertamenti del Consulente Chimico di porto incombe alla ditta incaricata dei lavori di riparazione o manutenzione.

La stessa ditta è tenuta a custodire il relativo certificato che, munito del visto dell' Autorità Marittima, è rilasciato in triplice originale. Copia di detto certificato deve essere consegnata al Comandante della nave.

Per tutta la durata dei lavori autorizzati sulla nave devono essere mantenute le condizioni di sicurezza, con piena e scrupolosa osservanza di tutte le prescrizioni, raccomandazioni e modalità indicate dal Consulente Chimico.

Condizioni di non pericolosità da ottenere mediante degassificazione o bonifica completa

- a. In tutte le tubolature del carico deve essere immesso vapore d' acqua e poi asportato per ventilazione. Tutte le pompe e le condotte del carico, nonché i tubi di sfogo devono essere ventilati con vapori d'acqua o aria.
- b. I compartimenti devono essere puliti in modo che il contenuto in volume della atmosfera di vapori o gas infiammabili in tutti i locali del carico o negli altri spazi soggetti ad accumulazione di vapori o gas infiammabili, ad eccezione delle casse di nafta contenenti olio combustibile, deve essere nei limiti ammissibili di concentrazione.
- c. I residui in tutti i componenti del carico e degli altri spazi, ad eccezione delle casse nafta contenenti olio combustibile, devono essere stati completamente asportati, e, comunque non devono emanare vapori infiammabili.
- d. l' esistenza delle suddette condizioni deve essere accertata dal Consulente Chimico del Porto, anche sulla base delle dichiarazioni del Comandante della nave.

Condizioni di non pericolosità da ottenere con degassificazione e inertizzazione o con completa inertizzazione.

- a. La procedura e il tipo di inertizzazione devono essere stabiliti dalla Capitaneria di Porto, sentiti il Comando Provinciale dei VV.FF. ed il Consulente Chimico del Porto. Tranne nel caso di inertizzazione con acqua, il consulente è tenuto ad assistere e sovrintendere alle operazioni di inertizzazione, dal momento in cui il mezzo inertizzante è portato a bordo fino a che le riparazioni di inertizzazione siano terminate. Durante le predette operazioni è ammesso l' accesso a bordo solo alle persone estranee all' equipaggio strettamente necessarie alle riparazioni.
- b. Tutte le tubolature del carico, ad eccezione di quelle che si trovano negli spazi inertizzati, devono essere trattate con vapore d' acqua e poi ventilate con aria; tutti gli impianti fissi antincendio di bordo e le tubolature di sfogo, tranne quelle degli spazi inertizzati devono essere puliti con forti getti d' acqua o ventilati con vapori d' acqua o aria, ovvero inertizzate.
- c. Tutti gli spazi da inertizzare devono essere integri in maniera da non consentire fughe del mezzo inertizzante. Tutte le valvole, boccaporti o altre aperture interessanti gli spazi da inertizzare, esclusi quelli che regolano l' immissione del mezzo inertizzante, devono essere tenuti chiusi e sigillati.
- d. I compartimenti, locali o spazi nei quali si devono eseguire lavori interni devono essere degassificati a norma dell' art. 37; tutti gli altri spazi ad eccezione delle casse di nafta contenenti olio combustibile devono essere inertizzate, secondo le prescrizioni indicate dallo stesso articolo.

- e. I compartimenti, locali o spazi interessati da lavori di riparazione o modifica esterna su ponti o fasciame possono essere inertizzati a mezzo di gas invece di essere degassificati secondo le norme del paragrafo precedente; tutti gli spazi ad eccezione delle casse nafta contenenti olio combustibile, devono essere inertizzate secondo la procedura indicata dall' art.37.
- f. La rispondenza delle suddette condizioni e/o di quelle eventualmente prescritte dal Comando Provinciale dei VV.FF. e del Consulente Chimico del Porto, deve essere attestata dal certificato.

Condizioni di non pericolosità da realizzare mediante completa degassificazione e bonifica di alcuni compartimenti e chiudendo con sigilli gli altri compartimenti

Salvo quanto potrà prescrivere l' Autorità Marittima, sentito il parere del Comando Provinciale dei VV.FF. ed il Consulente Chimico del Porto, devono essere osservate le seguenti prescrizioni:

- a. Tutte le tubolature del carico, riguardanti gli spazi interessati devono essere trattate con vapore d' acqua e poi ventilate; tutti gli impianti fissi antincendio di bordo e le tubolature di sfogo degli spazi interessati devono essere trattati con acqua e poi ventilati con vapore d' acqua o aria, tutte le valvole riguardanti gli altri compartimenti devono essere chiuse e bloccate. Tutte le pompe e condotte del carico devono essere pulite con acqua e ventilate con aria e vapore di acqua, le valvole devono essere chiuse e sigillate. Le prescrizioni per i prodotti chimici di cui al presente Regolamento devono essere scrupolosamente osservate.
- b. I compartimenti o spazi nei quali si devono eseguire i lavori interni di riparazione o modifiche e tutti i compartimenti stagni devono essere degassificati e bonificati secondo le prescrizioni dell' art. 35; tutti gli altri compartimenti devono essere chiusi e sigillati.
- c. La risposta di tali condizioni e/o di quelle che saranno prescritte, dal Comando Provinciale dei VV.FF. e dal Consulente Chimico del Porto, devono essere attestate nel Certificato.

Condizione di non pericolosità da realizzare mediante degassificazione inertizzazione o mediante inertizzazione completa di alcuni compartimenti, chiudendo e sigillando gli altri compartimenti

Salvo particolari disposizioni dell' Autorità Marittima, sentito il Comando Provinciale dei VV.FF. ed il Consulente Chimico del Porto, si devono osservare le seguenti prescrizioni:

- a. Tutte le tubolature del carico riguardanti gli spazi interessati, tranne quelle riguardante gli spazi inertizzati, devono essere trattate con vapore d' acqua e poi ventilate, tutti gli impianti fissi antincendio di bordo e le tubolature di sfogo degli spazi interessati, eccetto quelli riguardanti gli spazi inertizzati, devono essere trattati con acqua e poi ventilati con vapore d' acqua o aria, tutte le valvole riguardanti gli altri compartimenti devono essere chiuse e bloccate. Tutte le pompe e condotte del carico devono essere state trattate e pulite con forti getti d' acqua e ventilate con aria o vapore d' acqua ovvero inertizzate; le valvole devono essere tenute chiuse o/e sigillate.
- b. I compartimenti o spazi nei quali bisogna eseguire lavori interni di riparazione o trasformazione devono essere degassificati secondo l' art. 37, mentre tutti i compartimenti attigui (ivi compresi quelli diagonalmente adiacenti), devono essere inertizzati seguendo le prescrizioni di cui alla lettera a); tutti gli altri compartimenti devono essere chiusi e sigillati.
- c. I compartimenti o spazi interessati da lavori esterni di riparazione o trasformazione di ponti o fasciame possono essere degassificati secondo quanto prescritto dal paragrafo precedente; tutti i compartimenti attigui (ivi compresi quelli diagonalmente adiacenti) devono essere inertizzati attuando le prescrizioni indicate applicabili al caso; tutti gli altri spazi devono essere chiusi e sigillati.
- d. La rispondenza di tali condizioni e/o di quelle prescritte dal Comando dei VV.FF. e dal Consulente Chimico del Porto, devono essere annotate sul Certificato.



Ministero dei Trasporti e della Navigazione
CAPITANERIA DI PORTO DEL COMPARTIMENTO MARITTIMO DI GENOVA
Ufficio Circondariale Marittimo di Genova

ORDINANZA N. 32 /2001

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

- VISTO** il Codice della Navigazione approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327, ed il relativo Regolamento di esecuzione approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328;
- VISTA** la legge 28 gennaio 1994, n. 84, in tema di riordino della legislazione in materia portuale e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTO** il "Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del porto di Genova", approvato con ordinanza n. 10/96 in data 15 febbraio 1996;
- SENTITE** l'Autorità Portuale e le Associazioni sindacali di categoria dell'utenza;
- RITENUTO** opportuno e necessario aggiornare e modificare le disposizioni contenute nelle precedenti Ordinanze n. 163/95 in data 06 luglio 1995 e n. 43/2000 in data 10 aprile 2000 in tema di assegnazione degli accosti alle navi in arrivo nel porto di Genova, da armonizzare con la vigente normativa,

ORDINA

ART. 1 - COMUNICAZIONE D'ACCOSTO .-

L'accosto delle navi (che non abbiano impedimenti sanitari o di altro genere) alle calate ed alle banchine per il compimento di operazioni commerciali è regolato da questa Capitaneria di Porto, tramite la propria Sezione Tecnica, con la predisposizione di una specifica "situazione giornaliera".

Per ora di arrivo va intesa l'ora di avvistamento ottico, secondo le risultanze dell'apposito registro tenuto dalla Sezione Tecnica sulla base dei dati comunicati dalla stazione dei piloti del porto ubicata sulla Torre di Controllo. Per le navi che abbiano impedimenti sanitari, per ora di arrivo va intesa quella di ammissione a libera pratica sanitaria.

ART. 2 - ACCOSTI PORTUALI .-

Il comandante della nave o la società armatrice, ovvero per loro conto gli agenti marittimi raccomandatari, devono informare, per iscritto, questa Capitaneria di Porto del previsto arrivo di una nave, utilizzando l'apposito modulo (allegato 1) debitamente compilato, indicando il terminale o l'accosto cui l'unità è diretta.

La predetta informazione deve pervenire alla Sezione Tecnica tra le ore 08.00 e le ore 12.00 nei giorni feriali, con anticipo di massima non superiore a quattro giorni e in nessun caso inferiore a ventiquattro ore dall'ora di previsto arrivo della nave.

Per l'inoltro della comunicazione di cui sopra è ammesso l'impiego dei mezzi elettronici di trasmissione di cui dispone la Sezione Tecnica.

L'Autorità Marittima si riserva di prendere in esame le richieste pervenute oltre il termine fissato.

Le "comunicazioni" relative agli accosti situati in banchine/ormeggi non assentite in concessione dovranno essere perfezionate con l'apposizione del bollo.

ART.3 - COMUNICAZIONI ATTINENTI IL PROGRAMMA OPERATIVO.-

Le imprese concessionarie di aree demaniali e banchine in ambito portuale (da ora in poi indicati con il termine: "Terminalisti"), devono comunicare entro le ore 11.30 di ogni giorno lavorativo, alla Sezione Tecnica - con le modalità indicate all'articolo 2 - il programma operativo riferito alle navi destinate ai singoli accosti nei terminali in concessione, in arrivo tra le ore 00.00 e le ore 24.00 del giorno successivo, con indicazione, per ciascuna nave, dell'accosto assegnato e del pescaggio dell'unità (allegato 2). Nella pianificazione dovrà anche essere indicata l'ora prevista di partenza delle navi per consentire una tempestiva programmazione del traffico portuale.

Entro le 11.30 di ogni giorno prefestivo, i "Terminalisti" dovranno altresì comunicare il programma operativo riferito ai singoli giorni festivi ed al primo giorno successivo ad essi.

ART.4 - PIANIFICAZIONE DEGLI ORMEGGI .-

La Sezione Tecnica ogni giorno feriale pianificherà la sequenza delle manovre prendendo in esame le navi in arrivo dalle ore 00.00 alle ore 24.00 del giorno successivo tenendo conto delle programmazioni operative comunicate dai "Terminalisti".

Tale programmazione, nei giorni prefestivi, si estenderà sino al successivo giorno lavorativo.

I "Terminalisti" devono comunicare entro il giorno 20 di ogni mese le previsioni di arrivo della navi di linea e, possibilmente, di tutte le altre. Parimenti dovranno essere comunicati gli eventuali spostamenti relativi ad ogni singolo approdo riferite al mese successivo.

ART.5 - AREA INDUSTRIALE DEL PORTO .-

Nell'ambito dell'area industriale, compresa tra la testata del Molo Vecchio e la radice di levante della banchina denominata Superbacinò, destinata a navi che effettuano lavori di riparazione, trasformazione e/o allestimento, la Capitaneria di Porto indicherà l'ormeggio come segue:

a) - *banchine assentite in concessione:*

a semplice richiesta del concessionario

b)- *banchine non assentite in concessione*

sulla base della richiesta e delle esigenze - commesse all'entità del lavoro da eseguirsi ed ai parametri tecnico nautici delle navi - della ditta assuntrice dei lavori (allegato 4)

- autorizzata ad operare in porto
- nominata dall'armatore, dal comandante della nave o dall'agenzia raccomandataria (allegati 1 e 3),

tenendo conto dell'ora di arrivo della nave, di quella dell'uscita dal bacino e del termine delle operazioni commerciali.

L'Autorità Marittima potrà, in relazione a nuove esigenze operative, all'andamento dei lavori e su richiesta delle parti, indicare l'assegnazione di un altro ormeggio a cura e spese della nave a favore della quale è disposto il movimento.

In entrambi i casi (a – b) il raccomandatario della nave e la ditta assuntrice dei lavori, ognuno per la parte di competenza, dovranno far pervenire le notizie aggiuntive compilando rispettivamente le segnalazioni di cui agli allegati 3 e 4.

ART.6 - ORMEGGIO NAVI CISTERNA .-

Nel porto di Genova, esclusa la darsena petroli di Miltedo, non è consentito l'ormeggio di navi cisterne per la movimentazione di prodotti petroliferi e petrolchimici, ancorché in transito, aventi punto di infiammabilità inferiore a 61°C.

Per consentire al consulente chimico del porto il rilascio del certificato di "gas free" o di "inertizzazione" prima dell'ingresso in porto delle navi cisterna, destinate alle banchine in concessione ai depositi costieri e trasportanti prodotti con punto di infiammabilità superiore a 61°C, il raccomandatario marittimo deve far pervenire una comunicazione integrativa (allegato 5) dalla quale deve risultare:

- la tipologia del carico da sbarcare/imbarcare o in transito nel porto di Genova;
- condizione delle cisterne vuote o parzialmente vuote che abbiano contenuto eventuali prodotti con punto di infiammabilità inferiore a 61°C.

L'Autorità Marittima si riserva la facoltà di valutare, volta per volta, eventuali richieste di ormeggio di navi cisterna che transitano con prodotti petroliferi/petrolchimici aventi punto di infiammabilità inferiore a 61°; nel caso in cui l'istanza venisse accolta, l'Autorità Marittima assegnerà l'ormeggio ritenuto più idoneo, tra quelli destinati ad attività di deposito costiero, e stabilirà le precauzioni da adottare durante la sosta

dell'unità per la prevenzione di eventuali incidenti in relazione al quantitativo ed alla tipologia del carico in transito.

Le navi cisterna vuote, destinate all'ormeggio nell'area delle riparazioni navali per lavori, prima dell'ingresso in porto devono essere in "gas free" attestato dal consulente chimico del porto ; inoltre, l'agente marittimo dovrà far pervenire alla Capitaneria di porto – Sezione Tecnica – una comunicazione dalla quale risulti la tipologia e la quantità dell'ultimo carico trasportato.

ART.7 - PRECEDENZE .-

La nave viene programmata per l'accosto su richiesta del "Terminalista".

Per le navi con esigenze operative analoghe, destinate a banchine asservite a più concessionari, l'ora di arrivo costituisce elemento essenziale di priorità ai fini dell'assegnazione dell'accosto.

Perdono la precedenza stabilita dall'orario di arrivo le navi:

- a) - che non siano state segnalate entro i termini e nei modi su indicati;
- b) - i cui comandanti rifiutino l'accosto indicato dal terminalista;
- c) - i cui comandanti non eseguano la manovra nei tempi stabiliti dai terminalisti

Nel caso in cui una nave ritardi l'effettivo arrivo a Genova rispetto all'E.T.A. comunicato, il terminalista potrà avanzare la richiesta di un nuovo accosto tenendo conto del nuovo orario di arrivo.

Le navi già in porto e provenienti da operazioni commerciali in altri terminali o da lavori di carenaggio e/o riparazione saranno prese in considerazione per il cambiamento dell'accosto secondo l'ora di completamento delle operazioni, ovvero dei lavori eseguiti purché abbiano ottemperato all'invio delle comunicazioni previste dai precedenti articoli e secondo le richieste delle imprese terminaliste presso cui devono andare ad operare.

Eventuali comunicazioni di aggiornamento pervenute oltre i termini stabiliti, ovvero anticipi o ritardi sull'ora di arrivo effettivo rispetto a quella preannunciata, saranno prese in considerazione ai fini della modifica alla pianificazione degli accosti di cui al precedente articolo 4.

ART.8 - OPERATIVITA' DELLE NAVI ALL'ORMEGGIO.-

La sosta delle navi in banchina è regolata dal "Terminalista" secondo le proprie esigenze operative.

Il "Terminalista", nel richiedere un ordine di successione degli accosti diverso da quello dell'ora di arrivo, se ne assume la responsabilità nei confronti di terzi.

In caso la banchina sia asservita a più concessionari, fermo restando che l'operatività della nave in corso di scarica/caricazione deve essere continua e non interrotta per qualsiasi motivo, la sosta delle navi, in caso di mancanza di accordo tra gli stessi, è regolata come segue:

1. *nave in arrivo all'ormeggio*: obbligo di iniziare subito le operazioni commerciali (carico/scarico) all'atto dell'ormeggio e comunque non oltre le sei ore;

2. *nave in partenza dopo aver terminato le operazioni commerciali*: obbligo di lasciare subito l'ormeggio e comunque non oltre le sei ore dal termine; per l'eventuale attesa di documenti o quant'altro, in caso di indisponibilità dell'ormeggio, la nave deve recarsi in rada nei punti di fonda consentiti.
3. *nave in attesa di ripresa delle operazioni commerciali per termine dell'orario di lavoro del "Terminalista"*: le navi che, nell'arco dell'orario 08.00/24.00, rimangono inopere per più di 6 ore alle banchine asservite a più concessionari, possono essere spostate ad altra banchina, se disponibile, o in rada, a proprie spese, qualora non vi sia alternativa di ormeggio per le navi che richiedono quella banchina, purchè dette navi si impegnino a lasciare l'ormeggio entro la prevista ripresa delle operazioni commerciali da parte della nave che è stata movimentata.

ART.9 - CRITERI DI VALUTAZIONE.

La comunicazione di accosto, con espressa designazione dell'ormeggio richiesto, deve essere presentata dall'armatore o dal comandante della nave o dall'agenzia raccomandataria, ovvero dalla società terminalista entro i termini di cui agli articoli precedenti.

In caso di disaccordo fra il comandante della nave ed il "Terminalista" sull'ormeggio assegnato, è preferita la scelta effettuata dal "Terminalista" a meno che ragioni tecniche non vi si oppongano.

In mancanza dell'indicazione dell'accosto, la nave dovrà restare alla fonda in rada nel punto che sarà indicato dall'Autorità Marittima, in relazione alle vigenti disposizioni in materia.

ART.10 - PARTENZE E MOVIMENTI.

- a. La partenza delle navi avviene secondo l'ordine predisposto dalla Sezione Tecnica in relazione alle richieste pervenute dai comandanti delle navi o dai raccomandatari marittimi per il tramite dei "Terminalisti", i quali ne danno tempestiva comunicazione, normalmente via fax. I Comandanti delle navi devono confermare agli addetti ai servizi portuali (pilotti, rimorchiatori ed ormeggiatori) l'ora di partenza, con almeno un'ora di anticipo, così da permettere una razionale programmazione delle manovre. Nel caso in cui non venisse osservato l'orario di partenza programmato, la nave perderà il turno e potrà usufruire dei servizi non appena possibile.
- b. I raccomandatari marittimi o i comandanti delle navi devono comunicare (a mezzo richiesta d'accosto o via fax) con l'anticipo di almeno 24 ore (quando possibile), la data e l'ora del movimento, indicandone i motivi e se la nave trasporta o ha trasportato merci pericolose. Ricevuta la richiesta scritta anche da parte del "Terminalista", la Capitaneria di Porto provvede a programmare il movimento, in relazione alle esigenze organizzative dei servizi marittimi portuali, alle condizioni meteomarine esistenti, nonché alle esigenze tecniche e di sicurezza.

ART.11 -SANZIONI-

Le inosservanze alla presente ordinanza saranno perseguite ai sensi dell'articolo 1174 del codice della navigazione che prevede la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni (euro 1032,91) a lire dodici milioni (euro 6197,48), ovvero ai sensi dell'articolo 1231 che prevede l'arresto fino a tre mesi o l'ammenda fino a lire quattrocentomila.

ART.12 -ENTRATA IN VIGORE E ABROGAZIONE DI NORME

La presente Ordinanza entrerà in vigore a decorrere dal 31 Marzo 2001. A decorrere dalla stessa data sono abrogate le proprie ordinanze n. 163/95 e n. 43/2000, citate in premessa, come deve altresì intendersi abrogata ogni altra norma, contenuta in diversi provvedimenti o regolamenti, che sia in contrasto con le disposizioni contenute nella presente ordinanza.

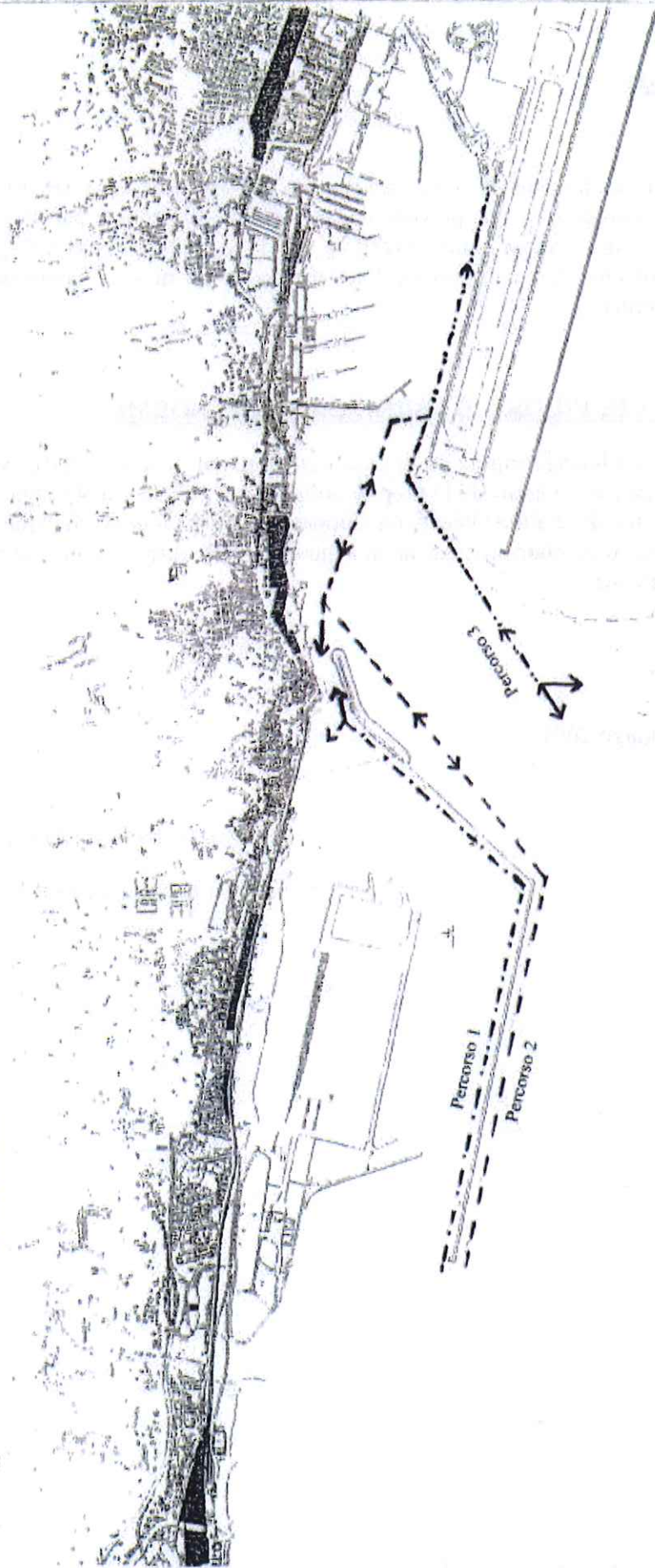
Genova, 8 marzo 2001

F.to IL COMANDANTE

C.A. (CP) Raimondo POLLASTRINI

Allegato n. 6

Stralcio del piano nautico del Porto di Genova - zona Ovest, riportante le rotte che devono essere seguite dalle unità da diporto per entrare ed uscire dai bacini portuali di Voltri - Prà - Multedo - Sestri Ponente.



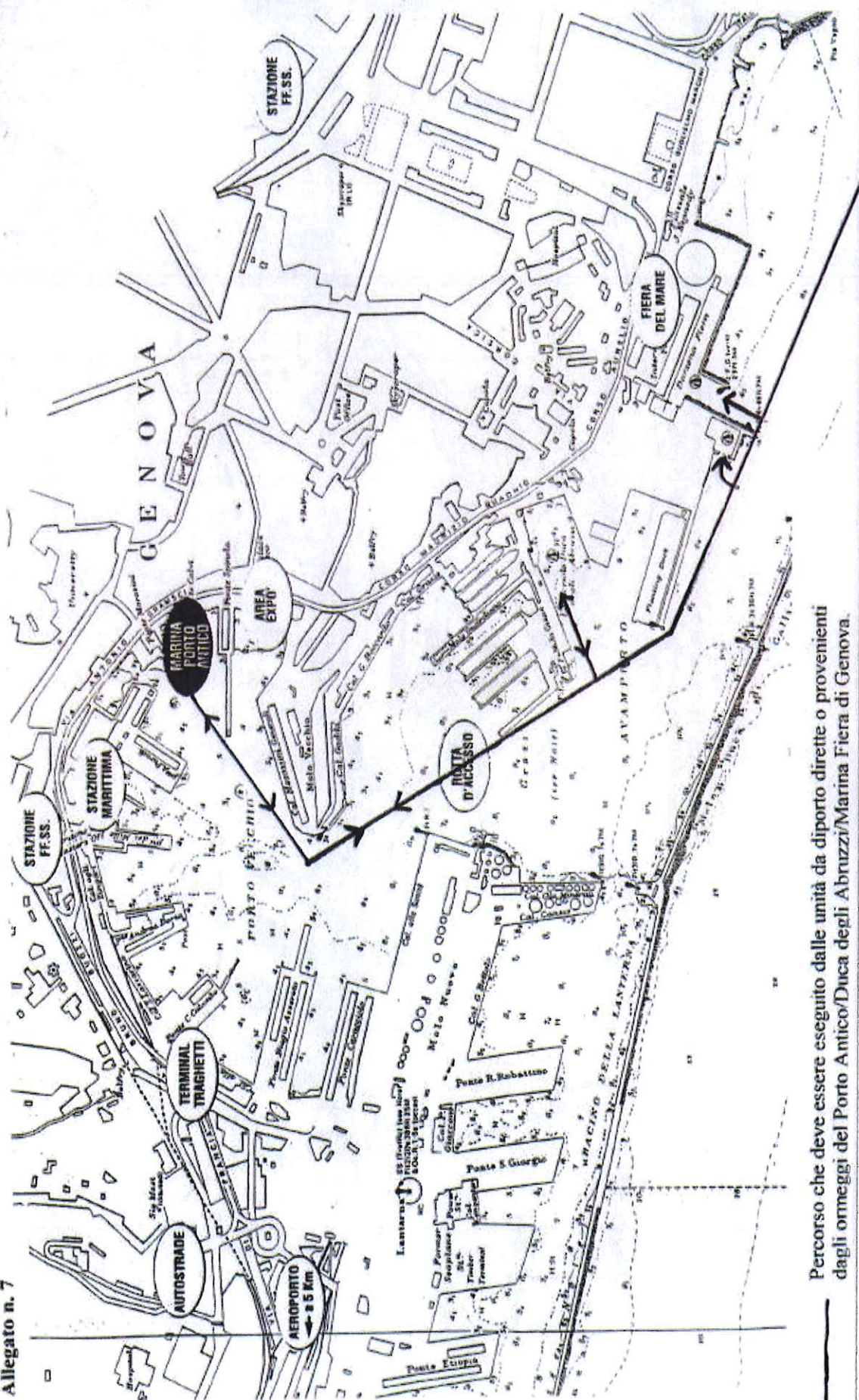
----- Rotta n. 1 all'interno della diga di Voltri - Prà - distanza massima dalla diga 15 metri

----- Rotta n. 2 all'esterno della diga di Voltri - Prà distanza dalla diga compresa tra 50 e 200 metri

----- Rotta n. 3 entrata/uscita Sestri ponente.

Stralcio del piano nautico del Porto di Genova - Zona Est, riportante il percorso che deve essere seguito dalle unità da diporto dirette o provenienti dagli ormeggi del Porto Antico Duca degli Abruzzi - Marina Fiera di Genova.

Allegato n. 7



Percorso che deve essere eseguito dalle unità da diporto dirette o provenienti dagli ormeggi del Porto Antico/Duca degli Abruzzi/Marina Fiera di Genova.



Allegato n° 9

Ministero dei Trasporti e della Navigazione
Capitaneria di Porto del Compartimento Marittimo di Genova

Ordinanza n° 44/01

IL COMANDANTE DEL PORTO, CAPO DEL CIRCONDARIO MARITTIMO DI GENOVA

VISTA la propria ordinanza n° 125/97 in data 3/6/97, con la quale sono state adottate le limitazioni e le modalità di manovra in arrivo ed in partenza delle unità navali, nonché il loro movimento in acque ristrette, quali le aree portuali del porto di Genova.

VISTI gli articoli 30, 81, 1174, 1231 del *Codice della Navigazione* e gli articoli 59 e 524 del relativo *Regolamento d'esecuzione*.

VISTE le relazioni della Sezione Operativa, con le quali sono stati esaminati e valutati i risultati degli esperimenti pratici eseguiti nelle acque antistanti l'imboccatura di levante del porto di Genova, con l'ausilio di mezzi aero-navali e pattuglie terrestri della Guardia Costiera, sul fenomeno dell'onda di scia (c.d. Wake-wash) prodotto durante l'avvicinamento di navi HSC (High Speed Craft) e di unità passeggera tradizionali;

CONSIDERATO che il fenomeno della navigazione marittima interagisce con la balneazione e la conformazione della costa genovese, e maggiormente con le attività praticate in prossimità delle aree portuali e costiere, e che il traffico di unità navali in movimento nelle adiacenze dell'accesso portuale di levante del porto di Genova è tipologicamente in marcata evoluzione, anche a causa dello sviluppo diportistico di aree ad esso dedicate;

CONSIDERATO che adottando alcune cautele sulla direzione d'atterraggio al porto di Genova ed un decremento progressivo della velocità, l'onda di scia prodotta degli HSC si riduce sensibilmente, a circa 30 centimetri di altezza nel punto più vicino al litorale;

CONSIDERATO che recentemente sono pervenute denunce per problematiche similari anche per il transito di unità navali in navigazione ravvicinata e parallela alla costa;

CONSIDERATO che la direzione della manovra della nave spetta esclusivamente al Comandante della nave, il quale ha il dovere di dirigerla personalmente ogni qualvolta le condizioni lo richiedano, e che le disposizioni dettate dall'Autorità Marittima non lo possono esimere dall'adottare le opportune azioni che, in relazione a date circostanze, ritenesse necessario per la salvaguardia della propria nave;

CONSIDERATO che sono in corso le procedure di fornitura delle apparecchiature che formeranno il Vessel Traffic Services, mediante le quali sarà possibile un controllo diretto ed istantaneo delle procedure d'atterraggio al porto di Genova;

ORDINA

Articolo 1: Disposizioni relative ai traghetti HSC

- 1.1 Il presente articolo si applica alle unità passeggeri ad alta velocità (High Speed Craft) nel corso dell'avvicinamento/partenza dall'imboccatura di levante del porto di Genova.
- 1.2 I traghetti veloci di cui al punto 1 del presente articolo, dovranno avvicinarsi a Punta Vagno con Rotta compresa tra 350° e 355°, riducendo progressivamente la velocità come segue:
 - a) a sei miglia da Punta Vagno la velocità non dovrà superare i 20 nodi;
 - b) a quattro miglia da Punta Vagno la velocità non dovrà superare i 15 nodi;
 - c) a due miglia da Punta Vagno la velocità non dovrà superare i 10 nodi.
- 1.3 Con l'imbarco del pilota, o comunque dal momento in cui viene impegnata l'imboccatura, dovranno essere osservate le pertinenti norme del regolamento portuale indicato in premessa.
- 1.4 In partenza dal porto di Genova i traghetti HSC potranno cominciare ad incrementare la velocità dopo aver terminato l'accostata a dritta, e raggiunto rotta sud.
- 1.5 In nessun caso le presenti norme esimono il Comandante di una nave HSC dal manovrare la propria unità adottando le precauzioni richieste dall'ordinaria esperienza dei naviganti o dalle speciali circostanze del caso.

Articolo 2: Disciplina relativa alle unità navali con lunghezza superiori a 100 metri.

- 2.1. Il presente articolo non si applica alle navi militari e di Stato in servizio pubblico.
- 2.2 Le unità navali superiori a 100 metri di lunghezza procedano verso l'imboccatura di levante del porto di Genova, in aderenza agli schemi di traffico portuale, e riducendo la propria velocità a dieci nodi quando giungono a due miglia da Punta Vagno.
- 2.3 Le navi disciplinate dal presente articolo che necessitano di navigare parallelamente alla costa, dovranno mantenersi ad almeno due miglia da esse.
- 2.4 In partenza dal porto di Genova le unità navali di cui al presente articolo potranno cominciare ad incrementare la velocità dopo aver terminato l'accostata a dritta, e raggiunto rotta sud.
- 2.5 In nessun caso le presenti norme esimono il Comandante delle unità navali di cui al presente articolo dal manovrare la propria unità adottando le precauzioni richieste dall'ordinaria esperienza dei naviganti o dalle speciali circostanze del caso.

Articolo 3: Disposizioni per gli stabilimenti balneari

I concessionari di strutture/stabilimenti balneari genovesi, ubicati a levante del porto di Genova, dovranno informare i propri utenti che, a seguito del passaggio delle navi di cui ai precedenti articoli, potrebbero generarsi onde che superano l'ordinario limite della battigia, invitandoli, comunque, al rispetto delle aree destinate alla fascia di transito adiacente ad esso.

Articolo. 4 : Disposizioni finali

La presente ordinanza ha vigenza temporanea limitata dal 1 giugno al 30 settembre di ogni anno. Al fine di consentire alle sole unità straniere di essere aggiornate con la documentazione nautica, le disposizioni di cui all'articolo 2 entreranno in vigore dal 1 luglio 2001, con la stessa vigenza degli altri articoli.

Il personale appartenente alla Capitaneria di Porto/Guardia Costiera e alle altre forze di Polizia è incaricato dell'esecuzione della presente Ordinanza.

I trasgressori alle norme della presente Ordinanza, salvo che il fatto non configuri un diverso e/o più grave reato, saranno perseguiti ai sensi dell'articolo 1164 e 1231 del Codice della Navigazione.

Genova, 22 maggio 2001

Il Comandante
Contrammiraglio (CP)
Raimondo POLLASTRINI





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA

Sezione Tecnica

ORDINANZA N° 318 / 2001

Il Comandante del Porto e Capo del Circondario Marittimo di Genova,

- VISTI** gli articoli 17, 30, 62 e 81 del Codice della Navigazione, approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942 n. 327 e l'articolo 59 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima) approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952 n. 328;
- VISTA** la legge 28 gennaio 1994 n.84 "Riordino della legislazione in materia portuale" e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTE** le proprie Ordinanze n. 10/96 in data 15 febbraio 1996 "Regolamento dei servizi marittimi, della sicurezza e della polizia portuale"; n. 178/2000 in data 25 luglio 2000 inerente la "Disciplina del transito delle imbarcazioni e navi da diporto all'interno del porto di Genova"; n. 179/2000 in data 25 luglio 2000 inerente la modifica del "Regolamento di polizia portuale e sicurezza del porto petroli di Genova/Multedo" approvato e reso esecutivo con Ordinanza n. 253/1997 in data 8 settembre 1997; n. 32/2001 in data 10 aprile 2001 inerente la nuova "Disciplina degli accosti nel porto di Genova";
- VISTO** il processo verbale della riunione in data 3 ottobre 2000, tenutasi presso la Capitaneria di Porto di Genova, avente come oggetto la definizione delle procedure per il transito di navi nel canale di accesso al porto petroli e nelle aree prospicienti l'aeroporto "C. Colombo" di Genova e delle riunioni successive tenutesi presso l'ENAC - DCA Genova;
- VISTE** le note prot. n. 01-1160/DS e n. 101661 A.I.A./G1 dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile - Dipartimento Sicurezza - rispettivamente in data 3 e 11 aprile 2001;
- VISTE** le note prot. n. AV/STA/PROC/0000361 in data 2 maggio 2001 dell'ENAV di Roma e AV/STA/C.LI/50/2187 in data 12 ottobre 2001 dell'ENAV di Genova - Coordinamento Liguria;
- VISTA** la nota prot. AV/STA/C.LI/50/2314 in data 23 ottobre 2001 con cui l'ENAV S.p.a. - S.T.A, Coordinamento Liguria - ha impartito le pertinenti istruzioni interne a valere dal 29 novembre 2001;
- VISTA** la nota prot. 2569/St 6.2a in data 29 ottobre 2001 con la quale l'ENAC - DCA di Genova a conferma della diretta cogenza delle disposizioni già impartite dal Dipartimento Sicurezza dell'ENAC con protocollo 101661/AIA/61 in data 11 aprile 2001 - citata -;

- TENUTO CONTO** delle osservazioni e delle proposte avanzate dall' ENAC – DCA di Genova, dall'ENAV S.p.a. – S.t.a., coordinamento Liguria, C.A.V. Genova, e dalla Corporazione dei Piloti del Porto di Genova;
- SENTITA** la Corporazione dei Piloti del Porto di Genova e tenuto conto delle osservazioni prospettate;
- SENTITA** altresì l'Autorità Portuale di Genova e la Società "Porto Petroli S.p.a.";
- TENUTO CONTO** altresì delle osservazioni e dei suggerimenti avanzati dall'ENAV S.p.a. – S.T.A. Coordinamento Liguria – da ultimo con nota prot. AV/STA/C.LI/SO/2436 in data 06 novembre 2001 dall'ENAC – D.C.A. di Genova;
- VISTO** il foglio prot. 2609/st6.2A in data 31 ottobre 2001 dell'ENAC DCA di Genova;
- CONSIDERATO** che l'ubicazione dell'aeroporto "C. Colombo" all'interno dell'ambito portuale può creare situazioni di interferenza tra la navigazione aerea e la navigazione marittima;
- RITENUTO** necessario stabilire procedure coordinate al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea e marittima nelle fasi cruciali dell'avvicinamento degli aeromobili e delle navi a Genova e della loro partenza dall'aeroporto e dal porto petroli di Genova - Multedo; ritenuto altresì che le eventuali e conseguenti penalizzazioni operative del traffico marittimo ed aeronautico interesserebbero un ridotto numero di voli ed un limitato numero di movimenti delle navi;

ORDINA

Articolo 1

FINALITÀ E OGGETTO

Lo scopo della presente normativa è quello di disciplinare le eventuali interferenze tra la navigazione aerea e quella marittima, predisponendo una serie di procedure volte ad evitare la contemporanea presenza di velivoli e unità navali nella medesima area.

Oggetto specifico del provvedimento sono dunque, il transito e la sosta delle unità navali nelle acque antistanti il porto di Genova, il transito nel canale di accesso al porto Petroli di Multedo nonché la disciplina della navigazione da diporto da e per il porticciolo turistico di Sestri Ponente e da e per il Canale di Calma di Prà Voltri.

Articolo 2

DEFINIZIONI

2.1 "AREA DI INTERFERENZA"

Tale è l'area di forma quadrangolare delimitata dai seguenti punti (Allegato 1):

- | | | |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| A) | 44° 25' 40'' N | 008° 45' 13'' E |
| B) | 44° 22' 53'' N | 008° 43' 43'' E |
| C) | 44° 20' 36'' N | 008° 55' 00'' E |
| D) | Fanale rosso posto sull'estremità di levante del Molo Duchessa di Galliera (N. 1634 E. F.)
Latitudine 44° 23' 3'' N e Longitudine 008° 56' 32'' E. | |

2.2 "TWR"

Con tale acronimo si indica la torre di controllo dell'aeroporto "C. COLOMBO".

2.3 "WAY POINTS"

Ai fini della presente Ordinanza sono individuati due punti nave appresso denominati "way points" ed indicati rispettivamente con le sigle Tango 1, Tango 2;

T₁: è posto al traverso della diga aeroportuale, a Nord della stessa ed è individuato dalle seguenti coordinate geografiche: Latitudine 44° 25' 10" N e Longitudine 008° 49' 30" E.

T₂: è posto al traverso del fanale bianco che è sul gomito della diga foranea di levante di Voltri, ed è individuato dalle seguenti coordinate geografiche: Latitudine 44° 24' 43" N e Longitudine 008° 48' 15" E.

Lo specchio acqueo compreso tra i definiti punti T₁ e T₂ è il canale di accesso al Porto Petroli.

2.4 "RWY 29"

Pista di decollo con orientamento per 285°.

2.5 "RWY 11"

Pista di atterraggio con orientamento per 105°.

Articolo 3

NORME GENERALI

3.1 CRITERI

Nell'interpretazione e nell'applicazione della presente Ordinanza e nel determinare in concreto a quale mezzo, nautico o aereo, spetti la precedenza, devono tenersi costantemente presenti i seguenti criteri di massima:

- a) la nave che entra nel porto ha la precedenza sull'aeromobile;
- b) la nave che lascia il porto cede la precedenza all'aeromobile che sia in atterraggio o in decollo, salvo che la medesima unità navale – ancorchè sia in uscita - abbia già superato il punto T1, poiché in tale circostanza ha già impegnato il canale di accesso e mantiene la priorità acquisita.

3.2 SITUAZIONI DI EMERGENZA

In caso di emergenza aeronautica, il comandante della nave, avutane notizia tramite il pilota del porto, deve porre in essere tutte le manovre ed adottare ogni misura al fine di lasciare libero il corridoio di atterraggio o di decollo, onde evitare che la propria nave costituisca ingombro alle manovre di emergenza del velivolo.

3.3 OBBLIGHI

Fermo restando quanto stabilito agli articoli 3, 4 e 5 capo I, parte II dell'Ordinanza n. 10/96, il Comandante o l' Ufficiale delegato di ogni unità navale, ivi compresi i galleggianti ed i convogli, che intenda transitare entro l' "area di interferenza", così come individuata all'articolo 2.1, e che abbia un ingombro aereo (air draught) superiore a metri 48 sul livello del mare, prima di entrare nella predetta area o prima che sia impartito l'ordine di mollare gli ormeggi se muove dal porto di Genova, deve comunicare via radio alla Torre di Controllo dei Piloti del porto ed alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto, utilizzando il canale 12 VHF / 16 VHF, i seguenti elementi:

- nome, numero IMO e bandiera;
- posizione attuale, rotta e velocità di transito nell'area di interferenza;
- destinazione (banchina o successivo porto di approdo);
- misura in metri dell'ingombro aereo (air draught).

La Torre piloti del porto provvederà a trasmettere tali informazioni anche per via telefonica alla Direzione Circostrizionale Aeroportuale - Ufficio controllo Traffico aereo - "C. Colombo" di Genova, al fine di consentire le valutazioni del caso.

Articolo 4

AMBITO DI APPLICAZIONE

Le procedure e le comunicazioni di cui al successivo articolo 5 si applicano a tutte le navi petroliere e chimichiere che transitino nel canale di accesso al Porto Petroli, **indipendentemente** dall'ingombro aereo (air draught) – che deve essere comunque oggetto di comunicazione a questa Capitaneria di Porto ai sensi dell'articolo 2 dell'ordinanza n. 32/2001, in premessa citata.

Inoltre, la procedura prevista all'articolo 5 si applica, anche a tutte le unità navali, ivi compresi i convogli e i pontoni autopropulsi o meno che, trovandosi a transitare nel canale di accesso di Porto Petroli, presentano un ingombro aereo (air draught) superiore a metri 14, sul livello del mare.

Le unità da diporto dirette o provenienti dal porticciolo turistico di Sestri Ponente sono soggette alla disciplina di cui al seguente articolo 7.

Le unità, di qualunque specie esse siano, dirette o provenienti dal Canale di Calma di Voltri – Prà, sono soggette alla disciplina di cui al successivo articolo 6.

Articolo 5

NAVI DIRETTE O PROVENIENTI DAL PORTO PETROLI DI MULTEDO

5.1 NAVE IN USCITA

Fermo restando ed in aggiunta alle comunicazioni previste all'art. 3.3, che sono a cura del comando di bordo, il pilota del porto a bordo della nave, prima che sia impartito l'ordine di mollare gli ormeggi, dovrà comunicare alla TWR sul canale 9 VHF, previo contatto telefonico, il tempo stimato di arrivo sui punti T₁ e T₂, il tempo massimo occorrente al transito nel canale di accesso al Porto Petroli, l'ingombro aereo della nave e, non appena avvenuto dovrà essere confermato il transito effettivo per ciascuno dei way points. Dal momento del contatto telefonico e fino al raggiungimento del punto T₂, il

pilota del porto dovrà rimanere in costante ascolto sul canale 9 VHF.

Qualora, la TWR comunichi che sono in corso decolli per "RWY 29" o atterraggi per "RWY11" e che pertanto l'area di transito è impegnata, il pilota del porto ne informa il comando di bordo e quest'ultimo ritarderà l'uscita della nave fino al momento in cui la TWR comunicherà il termine di quelle operazioni di volo e la previsione circa le successive.

5.2 NAVE IN INGRESSO

Fermo restando ed in aggiunta alle comunicazioni previste dall'art. 3 – che sono a cura del comando di bordo - non appena imbarcato e comunque almeno 20 minuti prima di raggiungere il way point T₂, il pilota del porto deve contattare telefonicamente la TWR onde consentirle di attivare l'ascolto sul canale 9 VHF; al contempo il medesimo pilota dovrà fornire alla TWR i dati relativi alla stima del tempo necessario a raggiungere rispettivamente T₂ e T₁, il tempo massimo occorrente alla navigazione tra i detti way points e l'ingombro aereo dell'unità navale. Non appena avvenuto, il pilota, via radio dovrà fornire conferma alla TWR del transito effettivo per ciascuno dei due way points.

Il pilota dovrà mantenere l'ascolto radiofonico fino all'effettivo raggiungimento del punto T₁.

La TWR sulla base delle informazioni ricevute, adotterà gli opportuni provvedimenti affinché l'unità navale possa entrare nel porto, con priorità rispetto agli atterraggi ed ai decolli, fatti salvi i casi di emergenza che possano inficiare la sicurezza della navigazione aerea di cui all'articolo 3.2.

5.3 COMPILAZIONE REPORT

Per ciascuna manovra eseguita, il pilota di servizio dovrà compilare l'annesso report (Allegato n° 3) e consegnarlo alla fine del turno al Capo Pilota. Quest'ultimo provvederà al successivo inoltro – anche via telefax o per via telematica – all'Autorità Marittima.

La sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, istituito un apposito registro cronologico, ne curerà l'ordinata conservazione per almeno 30 giorni.

Articolo 6

TRANSITO DA E PER IL CANALE DI CALMA DI PRÀ – VOLTRI

È fatto obbligo a tutti i mezzi nautici diretti o provenienti dal canale di Calma di Prà – Voltri, di navigare costeggiando la diga foranea di Voltri esposta a levante, sia in entrata che in uscita (Allegato n°2), mantenendosi ad una distanza compresa tra 50 e 150 metri.

Articolo 7

TRANSITO DI UNITÀ DA DIPORTO DIRETTE O PROVENIENTI DAL PORTICCIOLO DI SESTRI PONENTE

E' interdetto ad ogni unità navale, il transito e la sosta tra la testata dell'aeroporto e la scogliera antistante, fatta eccezione per i mezzi nautici espressamente autorizzati ad eseguire i lavori.

Le unità da diporto, per accedere o lasciare il porticciolo turistico di Sestri Ponente devono costeggiare la

diga foranea di Voltri esposta a levante, navigando ad una distanza compresa tra 50 e 150 metri dalla medesima e mantenendosi:

- ad ovest della meda elastica n. 1593.2 E.F.F.;
- a nord delle mede elastiche n.1593.5 (N 44°25.2' – E 008°49.1') e n. 1593.7 (N 44°25.4' – E 008°49.8') E.F.F.;
- a sud del faro del molo di sottoflutto del porto petroli di Multedo, identificato dal n.1594 E.F.F. (N 44°25' – E 008° 49.7') giunte al traverso di quest'ultimo, devono tagliare la rotta obbligata delle navi cisterne nel modo il più possibile perpendicolare, come previsto dalle "Norme per prevenire gli abbordi in mare", lasciando:
- ad ovest la meda elastica n.1593.8 E.F.F.;
- a nord le mede elastiche nn. 1593.9 e 1593.93 E.F.F. Tale attraversamento potrà aver luogo solo in assenza di navi in movimento e dando la precedenza a tutti i mezzi di servizio.

In uscita le unità da diporto dovranno seguire la rotta inversa mantenendosi sulla propria dritta.

Le rotte, sono meglio evidenziate nella planimetria allegata che è parte integrante dell'Ordinanza (Allegato 2).

Articolo 8

ABROGAZIONI

Sono abrogati:

- l'art.5 lettera e) dell'ordinanza n. 179/2000 in data 25 luglio 2000, di modifica dell'Ordinanza 253/97 in data 8 settembre 1997 con la quale è stato reso esecutivo il "Regolamento di polizia portuale e sicurezza del porto petroli di Genova/Multedo";
- l'art.3 lettera d) dell'ordinanza 178/2000 in data 25 luglio 2000.

Articolo 9

SANZIONI

Le inosservanze e le inadempienze a quanto disposto con la presente Ordinanza, salvo diverso e più grave reato, saranno sanzionate a norma degli articoli 1174 e 1231 del codice della navigazione.

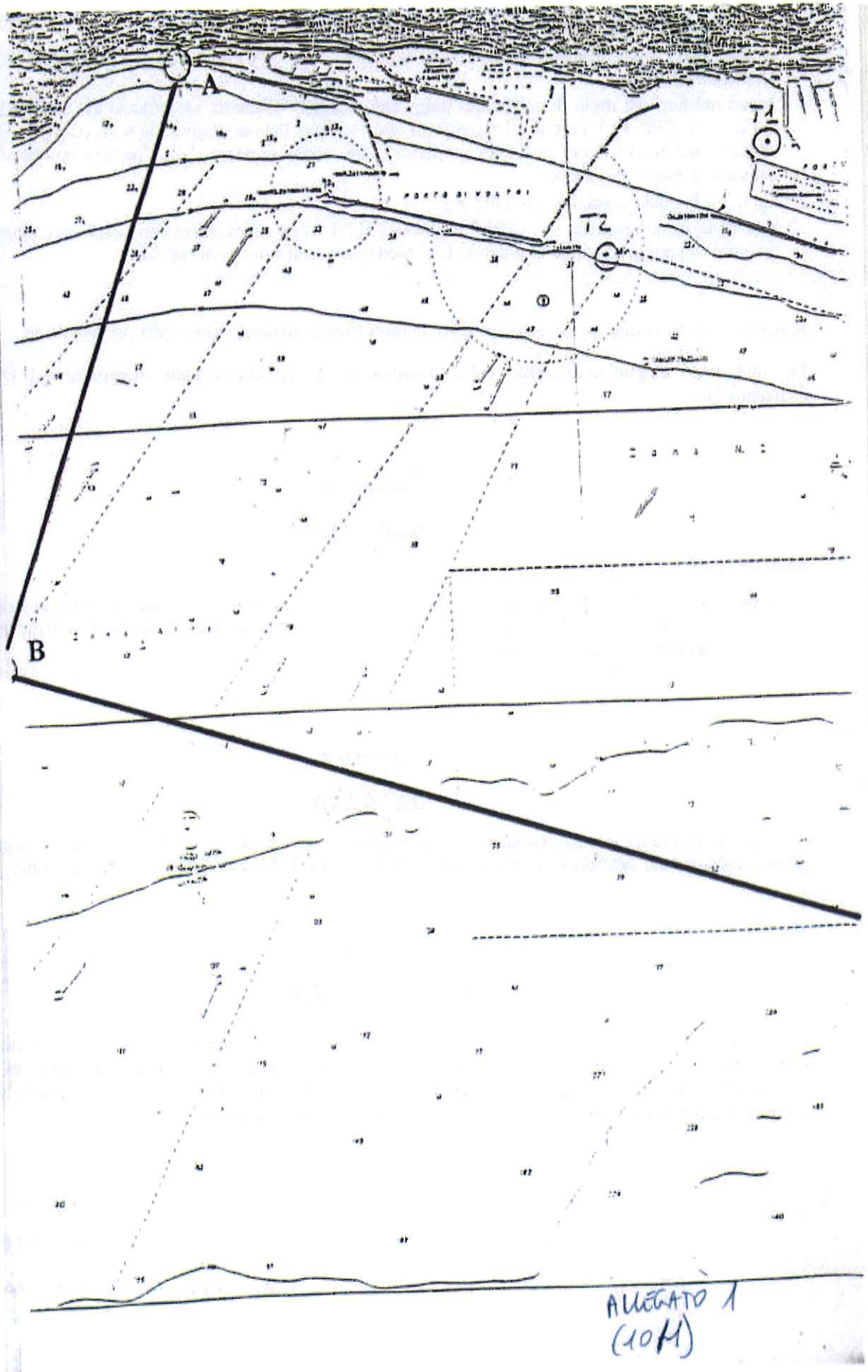
Articolo 10

NORMA DI CHIUSURA

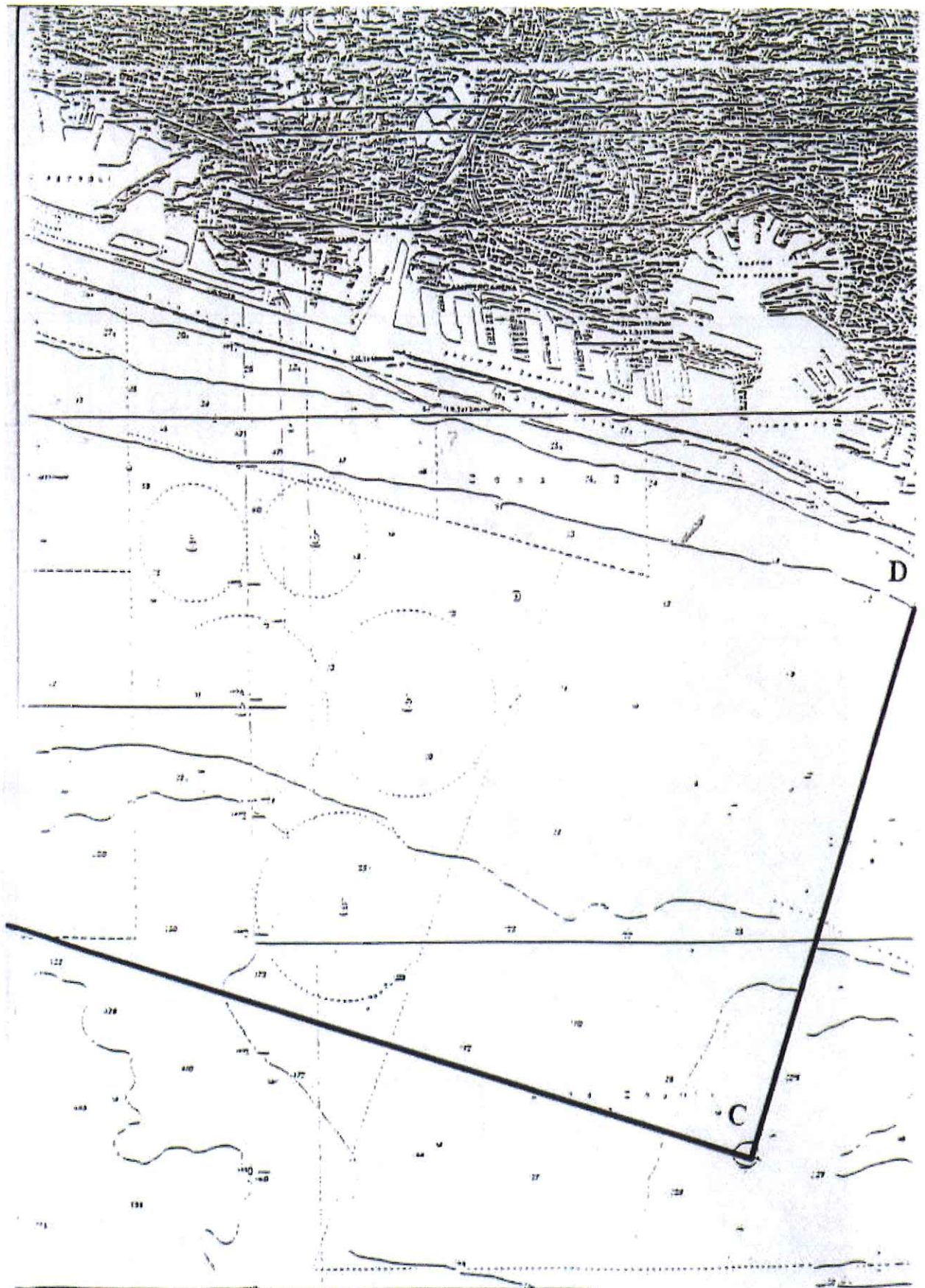
Il presente provvedimento entra in vigore a far data dal 29 novembre 2001 e, per un periodo di sei mesi ,avrà carattere sperimentale. Entro tale periodo, su motivato parere espresso dalla DCA di Genova, dalla ENAV S.p.a., ovvero dalla Corporazione dei piloti del porto di Genova, questa Autorità Marittima discrezionalmente valuterà l'opportunità di apportare eventuali modifiche.

F.to IL COMANDANTE

C.A. (CP) Raimondo POLLASTRINI



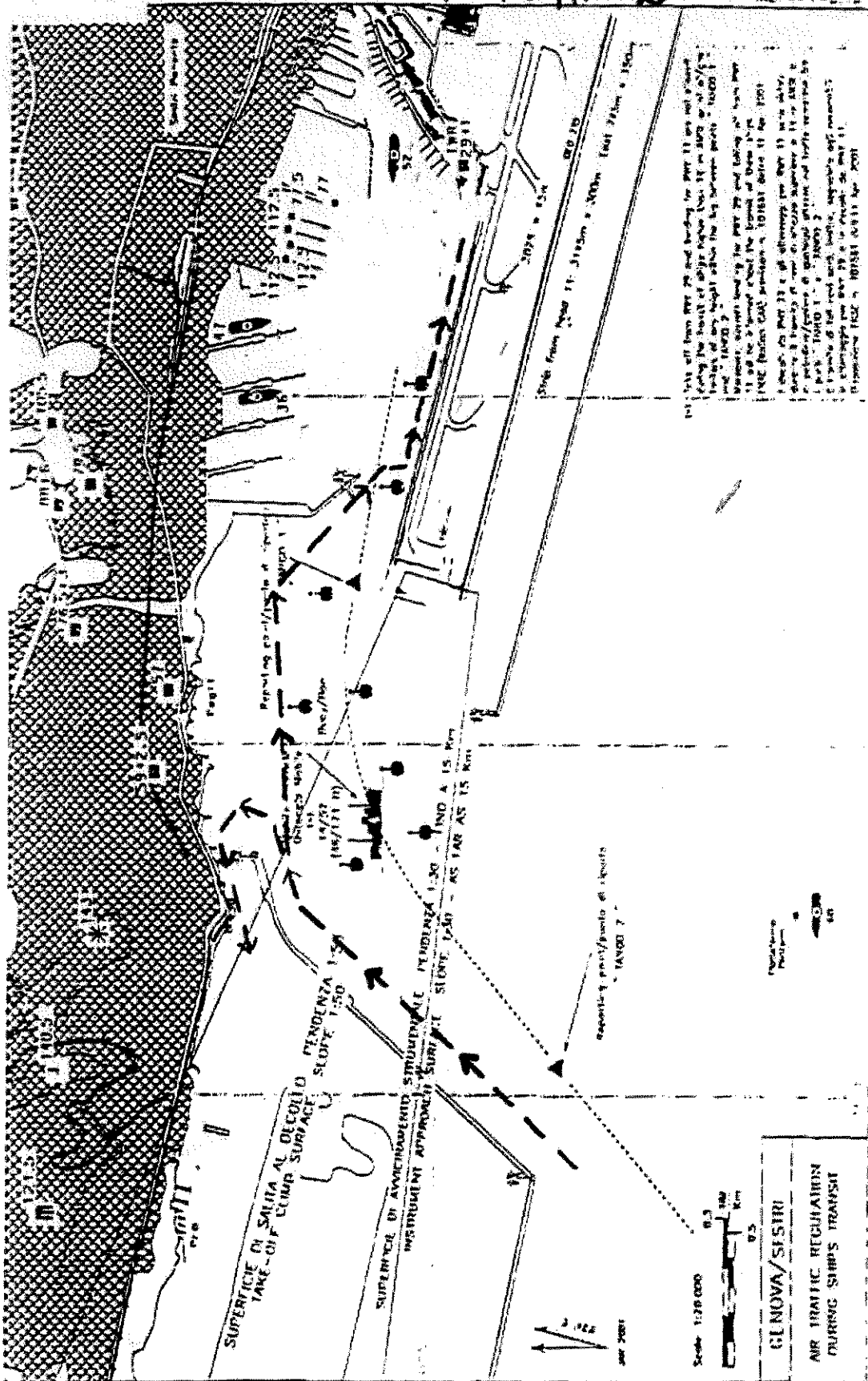
ALLEGATO 1
(10M)



Allegato 1

(10/1)

ALLEGATO 2 - (10/1)



1. The site plan is based on the data provided by the owner for the project, which includes the location of the buildings, the layout of the parking lots, and the location of the take-off and climb surface. The plan is based on the data provided by the owner for the project, which includes the location of the buildings, the layout of the parking lots, and the location of the take-off and climb surface. The plan is based on the data provided by the owner for the project, which includes the location of the buildings, the layout of the parking lots, and the location of the take-off and climb surface.

AV - Roma

ARAC Effective date 26 NOV 2001 (AS/D-1)



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA
Sezione Tecnica

ORDINANZA N° 185 /2002

Il Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del porto di Genova,

- VISTI** gli articoli 17, 30, 62 e 81 del Codice della Navigazione, approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942 n. 327 e gli articoli 59 e 64 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima) approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952 n. 328;
- VISTA** la legge 28 gennaio 1994 n.84 "Riordino della legislazione in materia portuale" e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 318/2001 in data 23 novembre 2001 con cui sono stati regolamentati il transito e la sosta delle unità navali nelle acque antistanti il porto di Genova, il transito nel canale di accesso al porto Petroli di Mulredo nonché la navigazione da diporto da e per il porticciolo turistico di Sestri Ponente e da e per il Canale di Calma di Prà Voltri.
- VISTE** le note prot. n. 01-1160/DS e n. 101661 A.I.A./G1 dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile - Dipartimento Sicurezza - rispettivamente in data 3 e 11 aprile 2001;
- VISTE** le note prot. n. AV/STA/PROC/0000361 in data 2 maggio 2001 dell'ENAV di Roma e AV/STA/C.LU/50/2187 in data 12 ottobre 2001 dell'ENAV di Genova - Coordinamento Liguria;
- CONSIDERATO** che la navigazione dinanzi alla scogliera di protezione della pista dell'aeroporto "C.Colombo delle unità da diporto di altezza inferiore a quattro metri sul livello del mare" non rappresenta un ostacolo per i decolli e gli atterraggi dei velivoli, né in generale costituisce interferenza con la navigazione aerea, come dichiarato dalle Autorità Aeronautiche;
- RITENUTO** possibile ed opportuno modificare la norma posta dall'articolo 7 della precitata Ordinanza n. 318/2001, al fine di consentire alle unità da diporto di più modeste dimensioni ed ingombro di lasciare e raggiungere gli ormeggi di Sestri Ponente effettuando una più breve e sicura navigazione in ambito portuale,

ORDINA

Articolo 1

Fermo il resto, l'articolo 7 dell'ordinanza n. 318/2001 citata è abrogato e sostituito dal seguente:

Articolo 7

TRANSITO DI UNITÀ DA DIPORTO DIRETTE O PROVENIENTI DAL PORTICCIOLO DI SESTRI PONENTE

Sono interdetti ad ogni unità navale, il transito e la sosta tra la testata dell'aeroporto e la scogliera antistante, fatta eccezione per i mezzi nautici espressamente autorizzati ad eseguirvi lavori.

Le unità da diporto di altezza superiore a 4 (quattro) metri sul livello del mare, a motore o a vela con motore ausiliario - in tal caso purchè sia utilizzata la propulsione meccanica e la randa abbia unicamente funzione di stabilizzazione -, per accedere al porticciolo turistico di Sestri Ponente, devono costeggiare la diga foranea di Voltri esposta a levante navigando ad una distanza compresa tra 50 e 150 metri dalla medesima e successivamente mantenersi:

- ad ovest della medea elastica n. 32 (1593.2 E.F.F.);
- a nord delle medea elastiche n.35 (1593.5 E.F.F) in PSN Lat.44°25.2'N - Long 008°49.1'E e n.37 (1593.7 E.F.F.), in PSN Lat. 44°25.4'N - Long. 008°49.8'E;

devono quindi accostare a dritta e dirigere con rotta Sud verso il terrapieno aeroportuale. L'attraversamento del canale che delimita la rotta obbligata delle navi cisterna dovrà essere effettuato nel modo più rapido possibile, con rotta perpendicolare all'asse del canale stesso, come previsto dalle "Norme per prevenire gli abbordi in mare" e comunque solo in assenza di navi in movimento, dando la precedenza a tutti i mezzi di servizio.

In prossimità del terrapieno le unità da diporto in entrata devono accostare a sinistra e, con prora a Levante, costeggiare il terrapieno tenendosi tra questo e l'allineamento costituito dalla medea elastiche n. 38 (1593.9 E.F.F.) e n. 40 (1593.93 E.F.F.)

In uscita le unità da diporto in parola dovranno seguire la rotta inversa mantenendo la propria dritta.

Le rotte ora descritte, sono meglio raffigurate nella planimetria allegata che è parte integrante dell'Ordinanza (Allegato n. 2).

Fermo restando il divieto di cui al primo comma del presente articolo, le unità da diporto di altezza inferiore a metri 4 (quattro) sul livello del mare, a motore o a vela con motore ausiliario - in tal caso purchè sia utilizzata la propulsione meccanica e la randa abbia unicamente funzione di stabilizzazione -, evitando di interferire con il transito delle navi, possono transitare nello specchio acqueo compreso tra la scogliera di protezione del terrapieno aeroportuale ed il lato di Levante del canale boe che individua la rotta delle navi e, se in entrata, dopo aver accostato a dritta, devono costeggiare il lato Nord del terrapieno aeroportuale, lasciando alla propria sinistra le medea elastiche n.36 (1593.8 E.F.F.), n. 38 (1593.9 E.F.F.) e n. 40 (1593.93 E.F.F.).

In uscita le unità dovranno seguire la rotta inversa.

Le rotte descritte sono meglio raffigurate nella planimetria unita in allegato al presente provvedimento (Allegato n. 3).

La zona di mare compresa tra la scogliera antistante la testata dell'aeroporto ed il canale di transito delle navi è esclusivamente destinata al transito; pertanto in tale area sono vietate la sosta, l'ancoraggio e la pesca.

Articolo 2

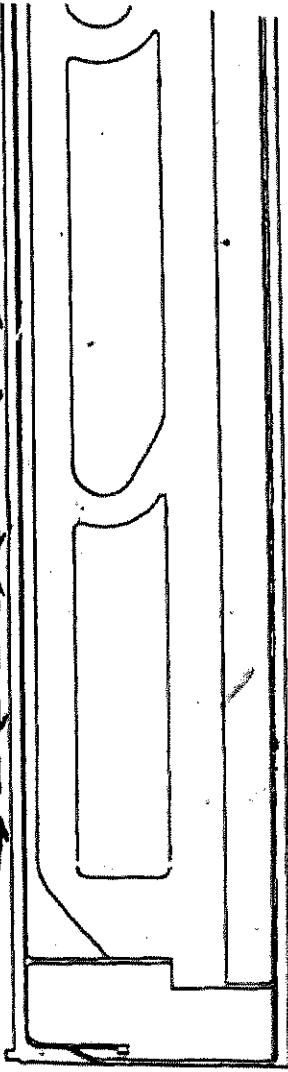
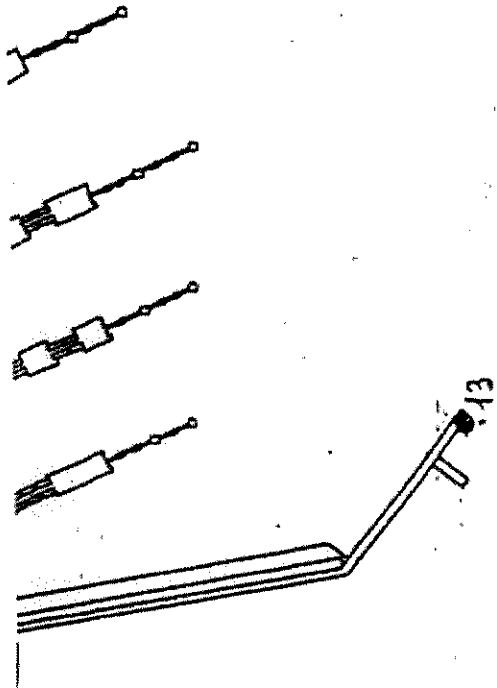
Il presente provvedimento entra immediatamente in vigore con la pubblicazione all'albo dell'Ufficio.

Genova, 10 LUG. 2002

IL COMADANTE
C.A.(CP) Ramondo POLLASTRINI



Allegato 3
(10-2)



ROTTA UNITA DA DIPORTO (DELL'UNITA)

ROTTA CONSIGLIATA
PER UNITA ZANTSAH.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO GENOVA

SEZIONE TECNICA

ORDINANZA N° 64 / 2004

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

- VISTO** il decreto legislativo n. 182 in data 24 giugno 2003 – “Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico”;
- VISTI** il dispaccio n. RAM /2306/C/2003 in data 4 settembre 2003 con cui il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio – Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto – ha fornito una prima interpretazione di alcune disposizioni contenute nel Decreto Legislativo 182/2003 in particolare per quanto riguardava gli articoli di immediata applicazione;
- VISTA** la propria nota n°37952 in data 06.11.2003, con la quale la Capitaneria di Porto di Genova ha emanato alcune disposizioni di carattere provvisorio in attesa di conoscere le necessarie direttive applicative da parte del ministero dell’Ambiente e della tutela del Territorio;
- VALUTATI** i risultati conseguiti durante il periodo di applicazione delle direttive provvisorie di cui al punto precedente che , tra l’altro, hanno consentito di acquisire numerosi dati d’interesse relativi all’organizzazione del “circuito dei rifiuti” di tutte le navi che sistematicamente o con una ricorrenza più o meno frequente scalano il porto di Genova;
- VISTA** la circolare n. GAB/2004/2181/B01 in data 9.3.2004, con la quale il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio ha fornito alcuni chiarimenti in merito all’applicazione delle disposizioni introdotte con il Decreto Legislativo n°182/2003 sopraccitato e con la legge n. 47 del 27 febbraio 2004;
- VISTA** l’ordinanza n. 3 del 14 febbraio 1990 del Consorzio Autonomo del Porto di Genova “Disposizioni per la raccolta, il conferimento e la smaltimento dei rifiuti originati dalle navi nell’ambito del Porto di Genova”;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 09 in data 30 gennaio 1990 “Disposizioni per la raccolta, il conferimento e lo smaltimento dei rifiuti originati dalle navi nella rada di Genova”;
- VISTI** il Codice della Navigazione approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 ed il relativo Regolamento di esecuzione approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952 n. 328;

- VISTA** la nota prot. n. 1177 in data 13 aprile 2004 dell'Autorità Portuale di Genova con la quale esprime il proprio parere favorevole;
- VISTA** la nota in data 13 aprile 2004 dei Consulenti Chimici del porto di Genova con la quale esprimono il proprio parere favorevole;
- VISTA** la nota prot. n. 2004/USMAF/1023 in data 31 marzo 2004 dell'Ufficio di Sanità Marittima ed Aerea con la quale esprime il proprio parere favorevole;
- RITENUTO** necessario, ai fini di snellimento e di trasparenza dell'attività amministrativa, nonché delle ragionevoli aspettative di certezza degli utenti e degli operatori del porto, far conoscere gli elementi di valutazione e le linee guida circa il conferimento dei rifiuti da parte delle navi che scalano il porto di Genova;

RENDE NOTO

che a decorrere dal giorno 10 maggio 2004 tutte le navi, ad esclusione delle navi da guerra, pescherecci e imbarcazioni da diporto omologate per un massimo di 12 passeggeri, a prescindere dalla loro bandiera e stazza, che fanno scalo o operano nel porto Genova sono tenute ad osservare le disposizioni della presente ordinanza.

ORDINA

ARTICOLO 1 –Notifica (Art. 6 D.L.vo n°182/2003)

- 1.1** I Comandanti delle navi devono comunicare e trasmettere tutte le informazioni inerenti i rifiuti prodotti dalla nave e dal carico, a questa Capitaneria di Porto, mediante la compilazione del modello di notifica di cui all'allegato 1 della presente ordinanza. Tale modello debitamente compilato in ogni sua parte potrà pervenire anche a cura dell'agenzia / spedizioniere / raccomandatario della nave, a mezzo telefax alla Sezione Tecnica di questa Capitaneria di Porto al n. 010/2777455, secondo la seguente tempistica:
- a) almeno 24 ore prima dell'arrivo della nave nel porto di Genova;
 - b) a meno di 24 ore dall'arrivo, non appena il porto di scalo è noto;
 - c) in caso di durata del viaggio inferiore a 24 ore, prima della partenza della nave dal porto di scalo precedente a quello di Genova.
- 1.2** Le informazioni di cui sopra devono essere conservate a bordo almeno sino al successivo porto di scalo e messe a disposizione dell'Autorità competente, qualora richieste.
- 1.3** Sono esentate dall'obbligo della notifica, di cui al para 1.1, le navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari. I Comandanti delle suddette navi, o chi per loro, dovranno trasmettere la notifica di cui all'articolo 1, in forma cumulativa ogniqualvolta intendano conferire i rifiuti nel porto di Genova e ,comunque, ogni 15 giorni se non conferiscono i rifiuti prodotti dalla nave ed i residui del carico nel porto di Genova.

1.4 Questa Capitaneria di Porto riconosce la caratteristica di “navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari”, alle unità che effettuano scali in più porti con frequenza e con itinerari prestabiliti e pubblicizzati, e che sca uo ciang-sh?lino regolarmente il porto di Genova con le seguenti frequenze:

- almeno ogni 60 ore per le navi da passeggeri e/o miste;
- almeno ogni 120 ore per le navi di altra tipologia;

1.5 Per poter ottenere il riconoscimento di “nave in servizio di linea” gli interessati dovranno presentare istanza alla Sezione Tecnica di questa Capitaneria di Porto, allegando la documentazione ritenuta necessaria e dalla quale si possa evincere la regolarità e la frequenza degli scali come indicato al para 1.4. La nave interessata verrà considerata “nave di linea” soltanto a seguito di specifico riconoscimento di tale caratteristica da parte della Capitaneria di Porto di Genova. Gli interessati sono tenuti, inoltre, a comunicare tempestivamente ogni variazione ed eventuali nuove pianificazioni dei viaggi relativamente ai porti di scalo ed alle date previste delle varie toccate.

ARTICOLO 2 - Conferimento dei rifiuti (Art. 7 D.L.vo n°182/2003)

2.1 Tutte le navi, soggette all'applicazione della presente Ordinanza, sono tenute a conferire i rifiuti notificati con il modello di cui all'articolo 1.1 prima che la nave lasci il porto di Genova. Nelle more della redazione e approvazione del “Piano di raccolta e di gestione dei Rifiuti” previsto dall'art.5 del Decreto Leg.vo n°182/2003 citato in premessa, i rifiuti saranno conferiti alle imprese autorizzate all'uopo dall'Autorità Portuale.

2.2 Fermo restando l'osservanza delle disposizioni di cui al successivo paragrafo 4.2, la nave potrà proseguire verso il successivo porto di approdo senza aver adempiuto alle disposizioni di cui al comma precedente, previa autorizzazione di questa Capitaneria di Porto, accertato che sulla base delle informazioni fornite con la notifica (Art.1) integrate eventualmente da quelle acquisite in occasione di scali precedenti, permanga una residua capacità di stoccaggio delle varie tipologie dei rifiuti e residui del carico, sufficiente fino al porto di conferimento. Per essere ammessi alla deroga, il modulo dovrà essere compilato correttamente in ogni sua parte; dovranno essere noti il porto di conferimento e quello di scalo successivo, non verranno accettate diciture quali ad esempio “Gibilterra ordini” o similari. In caso contrario non potrà essere concessa l'autorizzazione al mantenimento a bordo dei rifiuti, e quindi la nave sarà tenuta a conferire i rifiuti prima della partenza.

2.3 Ai sensi dell'art.7, primo comma del Decreto Leg.vo 182/2003, sono esentate dall'obbligo del conferimento di cui la para 2.1 , le” navi di linea”come definite dai precedenti paragrafi 1.4 e 1.5.

2.4 Ai fini del rilascio dell'autorizzazione di cui al para 2.2 l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di effettuare ispezioni a bordo al fine di verificare la rispondenza dei dati relativi ai rifiuti ed alla capacità di stoccaggio a bordo con quelli comunicati tramite la notifica; qualora l'Autorità Marittima lo ritenesse necessario, potrà richiedere la collaborazione del Consulente Chimico del Porto e/o della Sanità Marittima senza alcun onere per la nave, a meno che tale accertamento non derivi da iniziative riconducibili direttamente all'Armatore.

2.5 Le navi che scalano per la prima volta il porto di Genova e che non intendano procedere al conferimento dei rifiuti (vedasi precedente paragrafo 2.2), saranno comunque sottoposte ad ispezione da parte dell' Autorità Marittima secondo le modalità di cui la precedente paragrafo 2.4.

ARTICOLO 3- Disposizioni particolari per le navi cisterna

3.1 Per effetto dell'art.10 bis della Legge 27.02.2004 n° 47, l'entrata in vigore dell'art.2 comma 2 del Decreto legislativo n°182/2003 è stata differita a non oltre il 31 Dicembre 2005. Pertanto, le navi cisterna sino a tale data potranno continuare a conferire le acque di lavaggio, di sentina e la zavorra non segregata (Annesso I Marpol 73/78) presso gli impianti destinatari di carichi (es. raffinerie, depositi costieri). La stessa norma si applica anche ai mezzi navali portuali di raccolta delle acque di lavaggio e di sentina e ai mezzi navali di disinquinamento, che potranno conferire le suddette acque anche presso le aziende autorizzate dall'Autorità Portuale.

ARTICOLO 4 – Disposizioni particolari per il conferimento dei rifiuti da parte delle navi che sostano in porto, in rada o presso terminali offshore per più di 24 ore.

- 4.1 Fermo restando le disposizioni di cui al para 2.1 della presente ordinanza, le navi, durante la sosta nell'ambito portuale di Genova, non possono accumulare a bordo rifiuti in quantità superiore alla capacità di stoccaggio per le varie tipologie degli stessi.
- 4.2 Le navi che sostano in porto, in rada o presso terminali offshore per un periodo superiore a 24 ore devono comunque conferire i rifiuti di origine alimentare (di cucina) e ogni altro tipo di rifiuto deperibile alle aziende autorizzate con periodicità giornaliera con esclusione delle navi in disarmo, per le quali verrà stabilito un termine di volta in volta, in relazione alla consistenza numerica dell'equipaggio. La presente disposizione si applica anche nei confronti delle navi autorizzate a conferire in altro porto altre tipologie di rifiuti o che intendano comunque conferirli nel porto di Genova prima della partenza.

ARTICOLO 5- Rinvio ad altre norme in materia di trattamento dei rifiuti a bordo delle navi.

- 5.1 Le disposizioni contenute nella presente Ordinanza integrano le norme di cui alle Ordinanze n. 9 in data 30.01.1990 della Capitaneria di Porto di Genova avente per oggetto la raccolta, il conferimento e lo smaltimento dei rifiuti originati dalle navi nella rada di Genova e n. 3 in data 14.02.1990 dell'ex- Consorzio Autonomo del Porto di Genova avente per oggetto la disciplina delle stesse operazioni nell'ambito del Porto di Genova, che continuano ad avere vigore se non contrastino con le norme contenute nella presente Ordinanza e, soprattutto, con le disposizioni del più volte citato Decreto Legislativo N°182 in data 24 giugno 2003.
- 5.2 Le disposizioni già impartite con le note citate in premessa sono da ritenersi abrogate con l'entrata in vigore della presente ordinanza.

ARTICOLO 6 – Norme sanzionatorie

- 6.1 Fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dal Decreto Legislativo n° 182 in data 24 giugno 2003, l'inosservanza delle presenti disposizioni, salvo che il fatto non costituisca altro e più grave reato, sarà punita anche ai sensi dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione.
- 6.2 E' fatto obbligo a chiunque spetti di fare osservare la presente ordinanza.

Genova, 20 aprile 2004

**F.to IL COMANDANTE
Ammiraglio Ispettore (CP)
Raimondo POLLASTRINI**

MODULO DI DICHIARAZIONE CONTENENTE LE INFORMAZIONI DA NOTIFICARE PRIMA DELL'ENTRATA NEL PORTO DI GENOVA (ex art. 6 D.Lgs. n. 182 del 26 giugno 2003)
(INFORMATION TO BE NOTIFIED BEFORE ENTRY INTO THE PORT as per art. 6 D.Lgs. n. 182, 26 giugno 2003)

1) Nome della nave: _____ indicativo radio della nave: _____
(Name) call sign

2) Stato di bandiera: _____ 3) (Ora presunta di arrivo (ETA): _____) IMO identificazione number of the ship
(Flag State) (Estimated time of arrival - ETA) (Estimated time of departure - ETD)

5) Precedente porto di scalo: _____ 6) Porto di scalo successivo: _____
(Previous port of call) (Next port of call)

7) Ultimo porto di scalo in cui sono stati contenuti i rifiuti prodotti dalla nave: _____ Intende conferire _____
(Last port and date when ship-generated waste delivered) (are you delivering)

8) dei vostri rifiuti in impianti portuali di raccolta? Quali? (Indicare il nome del sistema dell'impianto di raccolta).
(Of your waste into port reception facilities? Indicate the name of the chosen port reception facility)

9) Tipo e quantitativo di rifiuti e di residui da conferire o trattare a bordo e percentuale della capacità massima di stoccaggio.
(Type and amount of waste and residues to be delivered and/or remaining on board, and percentage of maximum storage capacity)

10) Nel caso in cui intende scaricare tutti i rifiuti, compilare la seconda colonna come occorre. Se intende scaricare alcuni rifiuti o nessun rifiuto, compilare tutte le colonne.
(If delivering all waste, complete second column appropriately. If delivering some or no waste, complete remaining columns)

Tipologia di rifiuto	Rifiuti conferiti in m ³ (o in kg) (waste delivered - m ³)	Capacità di stoccaggio massima dedicata (Maximum storage capacity - m ³)	Quantitativo di rifiuti trattati a bordo m ³ (Amount of waste retained on board - m ³)	Porto in cui saranno conferiti i rifiuti (Port at which remaining waste will be delivered)	Quantitativo di rifiuti che sarà prodotto tra la notifica ed il successivo scalo m ³ (Estimated amount of waste to be generated between notification and next port of call - m ³)
Olii usati (Waste oils)					
Fanghi (Sludge)					
Acqua di sentina (Bilge water)					
Altro (specificare) (Others-specify)					
Rifiuti alimentari (Food waste)					
Rifiuti alimentari di cui al Decreto Ministeriale 22 maggio 2001 (Food waste referred to the Italian ministerial decree 22 May 2001)					
Rifiuti sanitari (sanitary waste)					
Plastica (Plastic)					
Altro (specificare) (Others-specify)					
SEWAGE					
Residui associati al carico (Residues associated with cargo) (Specify)					
Residui del carico (Cargo residues) (Specify)					

Note:
 1. Tali informazioni possono essere usate per i controlli degli Stati di approdo e per altri scopi connessi con le ispezioni (This information may be used for port State control and other inspection purposes)
 2. Il presente modulo deve essere compilato in ogni sua parte, salvo nel caso previsto all'art. 6 comma 3. (This form must be completed in every its part, except in case provided at the art. 6 paragraph)

Il sottoscritto _____ dichiara che le suddette informazioni sono corrette e che a bordo vi è una capacità dedicata sufficiente per stoccare tutti i rifiuti prodotti tra il momento della notifica ed il successivo porto in cui saranno conferiti i rifiuti.
(The undersigned confirms that the above details are accurate and correct and there is sufficient dedicated onboard capacity to store all waste generated between notification and the next port at which waste will be delivered)

Data (date): _____ Ora (Time): _____ Firma (Signature): _____