



**CAPITANERIA DI PORTO - GUARDIA COSTIERA  
TARANTO**

# **REGOLAMENTO DI SICUREZZA E DEI SERVIZI MARITTIMI DEL PORTO DI TARANTO**



**Edizione 2011**



*Ministero*

*delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**Capitaneria di Porto – Guardia Costiera  
TARANTO**

Largo Arcivescovado, n° 17 – tel. 099/4713611 – fax 099/4718288  
mail: [taranto@guardiacostiera.it](mailto:taranto@guardiacostiera.it) - [www.taranto.guardiacostiera.it](http://www.taranto.guardiacostiera.it)

**ORDINANZA N° 70/2011**

Il Capitano di Vascello (CP), Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del Porto di Taranto;

- VISTA** la legge 13 maggio 1940, n. 690 “Organizzazione e funzionamento del servizio antincendio nei porti”;
- VISTO** il Regolamento dei servizi marittimi del Porto di Taranto approvato con ordinanza n. 101/77 in data 03 agosto 1977 e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTO** il Regolamento di sicurezza del Porto di Taranto approvato e reso esecutivo con l’ordinanza n. 104/1978 in data 14 luglio 1978;
- VISTA** l’Ordinanza n° 135/1985 in data 08 luglio 1985 afferente le operazioni di lavaggio con petrolio greggio, delle cisterne del carico delle navi petroliere italiane ed estere (C.O.W.);
- VISTE** le ordinanze n. 249/1985 e n. 184/1991 rispettivamente in data 10.12.1985 ed in data 02.12.1991 con le quali vengono disciplinate le operazioni di trasferimento da una nave all’altra di oli minerali e di gas compressi, liquefatti, liquefatti refrigeranti disciolti sotto pressione e miscele di gas nonché gli oli minerali di categoria “C” (ALLIBO);
- VISTA** la Legge 31.12.1982, n. 979, recante “Disposizioni sulla difesa del Mare”;
- VISTO** il Decreto legislativo 30 aprile 1992, n° 285 “Nuovo codice della strada” e s.m. nonché il relativo Regolamento di esecuzione ed attuazione approvato con D.P.R. 16.12.1992, n° 495;
- VISTA** la legge 28 gennaio 1994, n. 84 “Riordino della legislazione in materia portuale” e successive modificazioni ed integrazioni;
- VISTO** il Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione in data 12 dicembre 1996 relativo all’obbligatorietà del servizio di pilotaggio nel porto di Taranto;
- VISTE** le Ordinanze n° 31/1996, n° 302/97 e n° 20/2002 rispettivamente in data 29.02.1996, 24.11.1997 ed in data 05.02.2002 relative alla Disciplina della Navigazione e del traffico nella rada e nel Porto di Taranto;
- VISTA** l’Ordinanza n° 73/1999 in data 08 aprile 1999 con la quale sono state integrate le precedenti disposizioni in materia di inquinamento marino;
- VISTO** il Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 271 “Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485”;
- VISTO** il Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 272 “Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell’espletamento di operazioni e servizi portuali nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485”;

- VISTO** il “Regolamento per i lavori con l’uso delle fonti termiche e non a bordo delle navi nel porto e nella rada di Taranto” approvato con Ordinanza n. 15/03 in data 22 gennaio 2003;
- VISTA** l’Ordinanza n° 153/2003 in data 27.06.2003 relativa al numero minimo dei rimorchiatori da impiegare nelle normali manovre d’ormeggio e/o disormeggio;
- VISTO** il “Regolamento delle operazioni di bunkeraggio nel porto e nella rada di Taranto” approvato e reso esecutivo con Ordinanza n. 60/03 in data 5 Marzo 2003;
- VISTA** l’ordinanza n° 87/2005 in data 26 aprile 2005 e successive modifiche ed integrazioni “Recante la disciplina dell’accesso e della circolazione dei veicoli nell’ambito del Porto di Taranto”;
- VISTA** l’Ordinanza n° 107/2005 in data 11.05.2005 relativa alla determinazioni dei campi mitili e delle zone di ammaraggio e decollo dei Canadair;
- VISTO** il D.P.R. 6 giugno 2005, n. 134 “Regolamento recante disciplina per le navi mercantili dei requisiti per l’imbarco, il trasporto e lo sbarco di merci pericolose”;
- VISTA** l’Ordinanza n° 225/2007 in data 29 novembre 2007 con la quale è stato approvato e reso esecutivo il “Regolamento per il servizio di Ormeggio nel Porto di Taranto”;
- VISTO** Decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 “Attuazione dell’articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro”;
- VISTO** il vigente “Regolamento per il servizio di rimorchio delle navi nel Mar Grande e Mar Piccolo di Taranto e nell’ampliamento ad Ovest di Punta Rondinella”, approvato con D.M. in data 06 maggio 2008, reso esecutivo con ordinanza n. 90/2008 in data 24 maggio 2008 del Capo del Compartimento Marittimo di Taranto;
- VISTA** l’ordinanza n. 138/2009 in data 21 maggio 2009 con la quale è stato approvato e reso esecutivo il “Regolamento per l’espletamento del servizio integrativo antincendio nel porto di Taranto”;
- VISTA** l’ordinanza n° 99/2010 in data 06.05.2010 relativa alla “Disciplina della navigazione da diporto nelle acque del Compartimento Marittimo di Taranto”;
- RITENUTO** necessario rivedere le norme di sicurezza riguardanti le navi ai lavori ed in specie quelle per le navi cisterna, OBO (Ore Bulk Oil) e OOC (Ore Oil Carrier);
- SENTITA** l’Autorità Portuale di Taranto;
- CONSIDERATE** le osservazioni formulate dai servizi tecnico – nautici del Porto, nonché dal Consulente Chimico di Porto;
- VISTI** gli atti d’ufficio;
- CONSIDERATA** la necessità, alla luce delle innovazioni nel tempo intervenute, di riordinare in un nuovo testo regolamentare la disciplina connessa alla sicurezza del porto di Taranto e dei relativi servizi marittimi;
- VISTI** gli artt. 17, 30, 62, 63, 65, 68, 81, 179, 181 e 182 del Codice della Navigazione, approvato con R.D. n. 327 del 30/3/1942;
- VISTI** gli artt. 59, 83, 85, 87 ed 88 del Regolamento per l’esecuzione del Codice della Navigazione, (parte marittima), approvato con D.P.R. n. 328 del 15/2/1952.

## **ORDINA**

- Art. 1** È approvato e reso esecutivo il nuovo "**Regolamento di sicurezza e dei Servizi Marittimi del Porto di Taranto - Ed. 2011**" allegato alla presente ordinanza di cui fa parte integrante.
- Art. 2** Il predetto “Regolamento” entra in vigore il **giorno 01.04.2011**.  
A partire dalla stessa data sono abrogate le sotto elencate ordinanze/regolamenti a suo tempo emanate:

1. il Regolamento di sicurezza approvato con Ordinanza n. 104/1978 del 14 luglio 1978;
2. il Regolamento dei servizi del Porto di Taranto approvato con ordinanza n. 101/77 in data 03 agosto 1977 e successive modifiche ed integrazioni;
3. l'Ordinanza n° 135/1985 in data 08 luglio 1985 afferente le operazioni di lavaggio con petrolio greggio, delle cisterne del carico delle navi petroliere italiane ed estere (C.O.W.);
4. le ordinanze n. 249/1985 e n. 184/1991 rispettivamente in data 10.12.1985 ed in data 02.12.1991;
5. le ordinanze n° 31/1996, 302/1997 e 20/2002 rispettivamente in data 29.02.1996, 24.11.1997 ed in data 05.02.2002 relative alla Disciplina della navigazione e del traffico nella rada e nel Porto di Taranto;
6. l'ordinanza n° 295/99 in data 17.12.1999 contenente l'elenco di controllo per le navi;
7. l'ordinanza n° 141/2000 in data 05 luglio 2000 relativa all'ormeggio in sicurezza delle navi cisterne al Pontile ed al Campo Boe ENI di Taranto;
8. l'ordinanza n 195/2001 in data 31.10.2001 relative all'ormeggio delle navi dirette al 4° sporgente ILVA;
9. l'ordinanza n° 159/2002 in data 12.07.2002 relativa alla manovra di transito delle navi nel Canale navigabile di Taranto con l'ausilio dei rimorchiatori;
10. il "Regolamento per i lavori con l'uso delle fonti termiche e non a bordo delle navi nel porto e nella rada di Taranto" approvato con Ordinanza n. 15/03 in data 22 gennaio 2003;
11. il "Regolamento delle operazioni di bunkeraggio nel porto e nella rada di Taranto" approvato e reso esecutivo con Ordinanza n. 60/03 in data 5 Marzo 2003;
12. l'Ordinanza n° 87/2005 in data 26 aprile 2005 relativa all'accesso ed alla circolazione nell' ambito portuale di Taranto;

È abrogata, altresì, ogni altra disposizione, contraria o incompatibile, con le norme contenute nel presente Regolamento, emanata da questa Capitaneria di Porto.

**Art. 3** Ferma restando l'applicazione degli articoli 1161, 1163, 1165, 1166, 1168, 1169, 1170, 1171 e 1195 del Codice della Navigazione e delle altre leggi vigenti in materia, l'inosservanza delle norme di cui alla presente ordinanza saranno punite, salvo che il fatto configuri un 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;
2. qualora si tratti di violazioni attinenti la sicurezza della navigazione, ai sensi dell'articolo 1231 e dall'art. 53 D.lgs. 171/2005;

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

Taranto, li 18 marzo 2011

**f.to IL COMANDANTE  
C.V. (CP) Paolo ZUMBO**

# INDICE

<b>CAPO I</b>	<b>Generalità (artt. 1 e 2)</b> _____	<b>pag. 01</b>
<b>CAPO II</b>	<b>Movimenti, ancoraggi delle navi all'interno del Porto e della rada (artt. 3 – 14)</b> _____	<b>pag. 04</b>
<b>CAPO III</b>	<b>Ormeggi delle navi all'interno del porto e della rada e disciplina di carattere generale (artt. 15 – 27)</b> _____	<b>pag. 15</b>
<b>CAPO IV</b>	<b>Pontile di approdo e ormeggio delle navi cisterna Norme generali di sicurezza (artt. 28 – 36)</b> _____	<b>pag. 22</b>
<b>CAPO V</b>	<b>Operazioni di carico e scarico delle navi cisterna (artt. 37 – 40)</b> _____	<b>pag. 27</b>
<b>CAPO VI</b>	<b>Servizi tecnico – nautici (artt. 41 – 47)</b> _____	<b>pag. 29</b>
<b>CAPO VII</b>	<b>Servizio Integrativo antincendio (art. 48)</b> _____	<b>pag. 34</b>
<b>CAPO VIII</b>	<b>Prevenzione inquinamento da idrocarburi delle acque portuali. (artt. 49 – 54)</b> _____	<b>pag. 35</b>
<b>CAPO IX</b>	<b>Rifornimento di oli combustibili e lubrificanti alle navi in porto –Bunkeraggio – (artt. 55- 83)</b> _____	<b>pag. 39</b>
<b>CAPO X</b>	<b>Operazioni di allibo (art. 84)</b> _____	<b>pag. 53</b>
<b>CAPO XI</b>	<b>Operazioni di lavaggio con greggio delle cisterne delle navi petroliere durante le operazioni di scarica in porto (CRUDE OIL WASHING C.O.W.)</b> _____	<b>pag. 54</b>
<b>CAPO XII</b>	<b>Lavori a bordo di navi con e senza uso di fiamma e relativa procedura amministrativa per il rilascio dell'autorizzazione (artt. 92 – 106)</b> _____	<b>pag. 59</b>
<b>CAPO XIII</b>	<b>Canali/Frequenze VHF/FM utilizzabili in ambito portuale (art. 107)</b> _____	<b>pag. 67</b>
<b>CAPO XIV</b>	<b>Utilizzo delle apparecchiature gammografiche e radiografiche a bordo di unità ormeggiate in porto (artt. 108 – 110)</b> _____	<b>pag. 68</b>
<b>CAPO XV</b>	<b>Disciplina delle operazioni subacquee (artt. 111 – 120)</b> _____	<b>pag. 70</b>
<b>CAPO XVI</b>	<b>Accesso e circolazione stradale in porto (art. 121 –147)</b> _____	<b>pag. 76</b>

## **ELENCO ALLEGATI**

### **al Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del Porto di Taranto.**

- 1) Stralcio di carta nautica n° I.I. 148;
- 2) Elenco coordinate dei punti delimitanti le aree di fonda nel Porto di Taranto;
- 3) Elenco di controllo delle navi (ship's check list);
- 4) Domanda di autorizzazione al bunkeraggio a mezzo bettolina;
- 5) Domanda di autorizzazione al bunkeraggio a mezzo autobotte/distributore mobile;
- 6) Autorizzazione al bunkeraggio a mezzo bettolina;
- 7) Autorizzazione al bunkeraggio a mezzo autobotte/distributore mobile;
- 7 bis) Dichiarazione del Comandante per lavaggio con crude oil (C.O.W);
- 8) Domanda di esecuzione di lavori a bordo di nave da carico, nave cisterna, OBO e OOC;
- 9) Piano di lavoro e prevenzione;
- 10) Certificato di non pericolosità (Gas-free);
- 11) Nulla osta all'uso della fiamma;
- 12) Nulla osta all'uso della fiamma a tranches;
- 13) Nulla osta per lavori senza l'uso della fiamma;
- 14) Nulla osta all'uso della fiamma in procedura semplificata;
- 15) Verbale di sopralluogo congiunto;
- 16) Comunicazione di immersione subacquea;
- 17) Rapporto d'intervento;
- 18) Planimetrie dell'ambito portuale e relative Tavole (A, B, C, D);
- 19) Fac-simile dei permessi di accesso in porto con autovettura;
- 20) Schede di caricazione del carico su rotaie e carri ferroviari.

# CAPO I

## Generalità

### Articolo 1

#### Campo di applicazione e normativa di riferimento

Il presente Regolamento si applica a tutto l'ambito portuale di Taranto, che comprende il porto, la rada di Mar Grande, Mar Piccolo e l'ampliamento ad Ovest di Punta Rondinella ed intende regolamentare le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal Codice della Navigazione e dalle altre leggi speciali disciplinanti la materia.

Per quanto attiene le 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 integrano a livello locale, quelle previste dalla legislazione nazionale ed internazionale applicabile in materia.

In particolare per quanto concerne tutte le operazioni di carico e scarico delle merci ovvero tutte le operazioni che vengono compiute tra le navi e le banchine del porto, devono essere inoltre osservate le procedure/raccomandazioni adottate dal Codice di buone pratiche dell'ILO (International Labour Organization) sulla sicurezza e salute nei porti ( Safety and health in Ports on ILO code of pratics), nonché le norme contenute nei Decreti Legislativi nn. 271 e 272 del 27 luglio 1999 e successive modifiche.

### Articolo 2

#### Definizioni

#### a) "PORTO":

a.1) si intende il complesso degli accosti formato dagli sporgenti, dai moli, dai pontili e dalle calate compresi tra il Molo S. Eligio - Calata I a levante ed il Molo Polisettoriale a ponente, delimitante a nord la Rada del Mar Grande e la rada ad Ovest di Punta Rondinella del Comune di Taranto.

a.2) Fanno inoltre parte del sistema portuale:

- il terminale petrolifero su boe ubicato nella rada in posizione Lat. 40°27'.3N Long.017°12'.4E;
- il pontile Chiapparo della Marina Militare;
- i pontili della Nuova Stazione Navale della Marina Militare;
- il primo e secondo Seno del Mar Piccolo.

b) "**RADA**": si intende la zona di mare antistante il "PORTO"; (così come definito al punto a.1 e si distingue in **RADA MAR GRANDE** e **RADA AD OVEST DI PUNTA RONDINELLA**). L'area della "**RADA MAR GRANDE**" operativamente destinata ai traffici marittimi é così delimitata:

- a Nord dalle strutture del "PORTO";
- a Sud dalla congiungente fanale verde ostruzioni principali - fanale verde Secca della Tarantola;
- a Est dall'abitato cittadino;
- a Ovest dalle Isole Cheradi (S. Pietro e S. Paolo).

L'area della "**RADA AD OVEST DI PUNTA RONDINELLA**" operativamente destinata ai traffici marittimi é delimitata:

- a Nord dalle strutture portuali dell'area demaniale ex Yard Belleli, del Molo Ovest e del Molo Polisettoriale;
- a Sud dalla congiungente il punto "Q" dell'area di fonda, meglio individuato nell'allegato 2 del presente regolamento, e Punta La Forca dell'Isola San Pietro;
- a Est dalla scogliera di Punta Rondinella e dall'Isola di San Pietro;
- a Ovest dalla congiungente il limite "Q" dell'anzidetta area di fonda con lo spigolo Ovest del Molo Polisettoriale.

c) **"CANALI DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO"**: si intendono i canali di entrata ed uscita dalla Rada attraverso le ostruzioni portuali principali di Capo S. Vito denominati rispettivamente Canale Est e Canale Ovest, così come evidenziati in verde nell'unito stralcio di carta nautica I.I. n.148 (**Allegato n.1**), costituente parte integrante del presente Regolamento .

Il suddetto sistema di canalizzazione del traffico ha inizio a tre miglia dalla congiungente Faro Capo S. Vito - Faro Rosso Isolotto S. Paolo e si sviluppa lungo una "linea di separazione" orientata sull'asse 60°-240° che separa in fasce di eguale ampiezza i citati canali Est ed Ovest.

d) **"NAVI/UNITA'**: per navi/unità s'intendono esclusivamente, ai fini del presente Regolamento, le navi/unità mercantili con esclusione di quelle militari alle quali non sono applicabili le norme in esso contenute ;

e) **"NAVIGLIO MINORE"**: per naviglio minore, ai fini del presente regolamento, si intendono le unità impiegate per i servizi portuali, le unità da pesca e quelle da diporto.

L'ambito portuale di Taranto comprende:

**In Mar Grande: il porto commerciale** costituito, dalla calata 1, dal I° sporgente e dalla calata 2; il porto commerciale comprende, inoltre, la calata 5 e i primi trecento metri (partendo dalla radice) del molo polisettoriale ad Ovest di Punta Rondinella,

- il **porto industriale** delimitato a levante dal II° sporgente e a ponente dal IV° sporgente; il porto industriale comprende, inoltre, il V° sporgente ad esclusione dell'area come definita al punto precedente; il **pontile petroli** e il **campo boe**;
- banchina ex Soico**; **Darsena servizi**; **la nuova Stazione Navale in Mar Grande** presso il Chiapparo per quanto concerne le operazioni delle navi mercantili;
- la **rada** come definita dal punto b) del presente articolo;

**In Mar Piccolo:**

- le **banchine Cariatì e Garibaldi**;
  - le **banchine** e i **bacini degli Stabilimenti Navali di Taranto**;
  - il **pontile militare dell'Aeronautica** per quanto concerne le operazioni delle navi mercantili.
- il **molo polisettoriale (TERMINAL CONTAINER)**.

La destinazione delle banchine del porto di Taranto, che per ciò che concerne le attività commerciali, industriali etc. rientra nelle competenze dell'Autorità Portuale, è la seguente:

### **Porto Commerciale**

Nel porto commerciale, così come precedentemente individuato, possono essere movimentate merci di varia natura e genere secondo le diverse modalità che, eventualmente, verranno indicate dall'Autorità Marittima e/o dall'Autorità Portuale. Presso le predette banchine è consentito, altresì, l'ormeggio delle navi passeggeri e Ro/Ro.



### **Porto Industriale**

Nel porto industriale, così come precedentemente individuato, possono essere movimentati i materiali e le merci legate alle industrie.

### **Pontile Petroli e Campo Boe**

Movimentazione prodotti petroliferi (raffinati e semilavorati ) di ogni categoria di pericolosità.

### **Banchina Cariatì – Garibaldi.**

Ormeggio motopescherecci e naviglio minore da pesca.

### **Banchine Stabilimenti navali**

Riparazioni navali.

### **Banchine militari di Chiapparo (M.M.) e 2° seno di Mar Piccolo**

Movimentazione prodotti petroliferi.

## **CAPO II**

### **Movimenti, ancoraggi delle navi all'interno del porto e della rada**

**NOTA:** I valori delle coordinate geografiche riportati negli articoli seguenti, sono espressi in gradi, primi e centesimi di primo. Il **DATUM DI RIFERIMENTO** è: **WGS 84**

#### **Articolo 3**

##### **Disposizioni generali**

La Capitaneria di Porto regola l'entrata e l'uscita delle navi dal porto e dai bacini autorizzati ed ordina i loro movimenti.

I Comandanti delle navi, sia nazionali che estere, sono obbligati ad eseguire gli ordini ricevuti dalla Capitaneria di Porto, rimanendo, però, responsabili di ogni incidente cagionato dalle loro manovre.

Si accede al porto – lato levante - esclusivamente dall'accesso principale di Mar Grande, tra l'Isola di S. Paolo e Capo San Vito.

L'accesso/uscita al V° Sporgente ed al Molo Polisettoriale – porto lato ponente – situati ad Ovest di Punta Rondinella - è consentito lungo la fascia di mare, compresa tra il fanale verde della Diga foranea ed il fanale rosso della diga di sottoflutto, onde consentire alle navi di evolvere nell'apposito canale dragato.

Dall'accesso secondario di Punta Rondinella può transitare, compatibilmente con il proprio pescaggio, esclusivamente il naviglio minore (servizi portuali, unità da pesca, da diporto nonché i mezzi adibiti al servizio di bunkeraggio).

L'ingresso e l'uscita delle navi nella/dalla Rada del Mar Grande di Taranto, deve avvenire esclusivamente lungo i canali di separazione del traffico.

Le navi in entrata nella Rada devono impegnare il Canale Est, mentre quelle in uscita devono impegnare il Canale Ovest, mantenendosi, per quanto possibile, sulla linea mediana dei Canali.

Limitatamente alla fase di sola uscita, ed in relazione alla necessità di poter disporre di una maggiore area di manovra in funzione del proprio pescaggio impegnando anche parte del Canale Est, le navi con immersione superiore a 16 mt hanno la precedenza sulle altre navi che richiedano di accedere in Porto.

La navigazione entro i predetti canali di separazione del traffico – sia da parte delle navi che percorrono i medesimi che di quelle che li attraversano – deve essere effettuata osservando le prescrizioni delle “Norme per prevenire gli abbordi in mare”, ratificate con Legge 27.12.1977, n. 1085 e successive modifiche ed integrazioni.

Nella zona di canalizzazione del traffico è vietata la sosta, l'ancoraggio, la pesca e lo svolgimento di qualsiasi altra attività attinente l'uso del mare.

L'ancoraggio delle navi mercantili nei punti Z1 (lat. 40°27.55'N – long. 017°14.12'E) e Y8 (lat. 40°27.3'N – long. 017°14.2'E) è soggetto a particolari limitazioni per cui, per la loro utilizzazione, occorre la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto che può, in qualsiasi momento, disporre lo spostamento della nave con spese a carico della nave stessa.

Gli ancoraggi in prossimità dei punti Y9 (lat. 40°26.75'N – long. 017°12.28'E) e Y10 (lat. 40°26.55'N – long. 017°11.52'E), potranno essere utilizzati dalle navi militari nazionali ed estere con precedenza su quelle mercantili.

Per la loro utilizzazione, la richiesta da parte delle navi militari dovrà pervenire con sufficiente anticipo e comunque almeno 48 ore prima del previsto arrivo, come prescritto per le navi mercantili.

#### **Articolo 4** **Velocità delle navi – servizio di vedetta**

Durante la navigazione nei canali di separazione del traffico, nonché nella Rada, le navi devono procedere a lento moto ad una velocità non superiore a 6 nodi o comunque alla velocità minima di manovra, rinforzando il servizio di vedetta anche in ottime condizioni meteomarine e di visibilità.

#### **Articolo 5** **Obblighi per i comandanti delle navi in arrivo e in partenza dal porto di Taranto**

##### **a. Navi in arrivo**

I Comandanti delle navi in arrivo nel porto di Taranto, prima di immettersi nel canale Est, devono contattare con congruo anticipo, a mezzo VHF can. 12, la locale stazione piloti, comunicando l'ora di arrivo nella zona di canalizzazione del traffico e chiedendo le eventuali indicazioni per l'entrata in rada.

Le unità soggette all'obbligo di pilotaggio devono imbarcare il pilota nei punti previsti dalle disposizioni in vigore, così come evidenziati nell'allegato stralcio di carta nautica I.I. n.148 (**Allegato n.1**).

Per le navi che entrano nel Mar Grande o che si recano agli accosti ad Ovest di Punta Rondinella:

- a) un miglio dalla congiungente faro San Vito – fanale rosso San Paolo se la nave ha pescaggio fino a 16 (sedici) metri;
- b) due miglia da detta congiungente se la nave ha pescaggio superiore a 16 (sedici) metri.

Le navi non soggette all'obbligo di pilotaggio, dopo aver impegnato le "lanes" di separazione del traffico, richiederanno alla stazione piloti istruzioni circa le modalità di movimento nella rada nonché quelle relative al punto di fonda o all'ormeggio in banchina assegnato dall'Autorità Marittima.

Le navi dirette all'ormeggio al 4° sporgente ILVA, con pescaggio fino a mt. 23 devono arrestare la poppa a mt. 25 dalla bitta n° 1 verso testata. Detto limite, è opportunamente segnalato dalla Società ILVA a mezzo di struttura in ferro dipinta a strisce bianche e rosse, sormontata per la visibilità nelle ore notturne, da un fanale scintillante di colore giallo.

### **b. Navi in partenza**

Le unità soggette all'obbligo di pilotaggio devono sbarcare il pilota nei punti previsti dalle disposizioni in vigore, ovvero:

- per le navi in uscita dal Mar Grande: congiungente faro San Vito – fanale rosso San Paolo se la nave ha pescaggio fino a 16 (sedici) metri; un miglio dalla predetta congiungente se la nave ha pescaggio superiore a 16 (sedici) metri;
- per le navi in uscita dagli accosti ad Ovest di Punta Rondinella: il superamento della diga frangiflutti.

Le navi in partenza devono proseguire la navigazione secondo la rotta suggerita dal pilota, almeno fino al termine della zona di separazione del traffico (canale Ovest).

Le navi in partenza non soggette all'obbligo di pilotaggio, devono chiedere alla stazione piloti, tramite VHF can. 12, le istruzioni circa le modalità ed i tempi di movimento in Rada e nella zona anzidetta.

### **c. Navi Rimorchiate**

Le navi rimorchiate in entrata o in uscita dal Porto o dalla Rada hanno la precedenza su tutte le altre unità navali.

## **Articolo 6 Prescrizioni per il naviglio minore**

All'interno del porto, della rada o della zona di separazione del traffico, il naviglio minore deve sempre lasciare libera la rotta alle navi maggiori non intralciandone, in alcun modo, la navigazione.

Fermo restando l'obbligo di osservare le norme contenute nel "Regolamento per prevenire gli abbordi in mare"(COLREG '72), il naviglio minore che naviga nell'ambito del porto di Taranto e nella relativa rada deve osservare le seguenti norme di comportamento:

- navigare ad una velocità non superiore ai 6 nodi e comunque in assetto non planante;
- le unità in uscita ed in entrata, dirette/provenienti a/da sud/est, dovranno transitare ad una distanza non superiore a 300 mt. dal fanale verde delle ostruzioni principali di S. Vito. Quelle dirette/provenienti a/da sud/ovest ad una distanza non superiore a 300 mt. dal fanale rosso dell'isolotto S. Paolo.

In ogni caso, l'attraversamento della zona di separazione del traffico dovrà essere effettuato perpendicolarmente alla direzione della linea del traffico e solamente in assenza di navi in entrata o in uscita.

## **Articolo 7 Zone di fonda in rada Mar Grande, Mar Piccolo e ad Ovest di Punta Rondinella**

Le zone di fonda destinate alle navi mercantili nella rada di Mar Grande ed in Mar Piccolo sono quelle evidenziate in giallo nell'allegato stralcio di carta nautica I.I.148

**(allegato 1)** e meglio definite geograficamente nella tabella che fa parte integrante del presente Regolamento **(allegato 2)**.

L'utilizzo da parte delle navi dei punti di fonda Y9, Y10 e Y11, nonché delle boe riservate alla Marina Militare di cui al Portolano (Volume P5) deve essere preventivamente autorizzato dalla Capitaneria di Porto previo nulla – osta del Comando in Capo del Dipartimento Militare Marittimo dello Jonio e del Canale d'Otranto di Taranto.

Le navi con carichi pericolosi possono dar fondo, normalmente, in Mar Grande nella zona a Sud del parallelo passante per la Secca della Sirena.

Qualora non fosse possibile consentire l'ormeggio alla fonda di ulteriori navi in Rada e le condizioni meteorologiche lo consentano, le unità destinate ad ormeggiare al Molo Polisettoriale ed al V° Sporgente possono dar fondo nello specchio acqueo antistante la diga frangiflutti posta a protezione del V° Sporgente, evidenziato in giallo nell'allegato stralcio di carta nautica I. I. 148.

### **Articolo 8** **Obblighi per le navi alla fonda**

Le navi in sosta nella rada e nella zona di ancoraggio antistante la diga frangiflutti posta a protezione del V° sporgente devono dare fondo nel punto ad esse assegnato dal pilota di servizio e/o dalla Capitaneria di Porto. Al termine della manovra di ancoraggio, il Comandante della nave deve comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto il nominativo della nave e le coordinate del punto di fonda occupato e l'ampiezza del relativo circolo di evoluzione.

I galleggianti e le unità non autopropulse che sostano in rada devono essere assistite continuamente da uno o più rimorchiatori di adeguata potenza che devono permanere nelle immediate adiacenze.

Alla stessa disposizione di cui sopra di norma soggiacciono le navi che, per lavori/avarie, sono impossibilitate a muoversi per tutto il perdurare dell'avaria/lavori.

Durante la sosta nella rada tutti i servizi della nave dovranno essere mantenuti in perfetta efficienza fatte salve particolari esigenze da valutarsi di volta in volta da parte dell'Autorità Marittima.

A bordo dovrà essere svolto un regolare turno di guardia, in modo che sia assicurata la presenza del Comandante della nave o, in assenza di questi, del 1° Ufficiale di coperta nonché del personale necessario a consentire una rapida manovra dell'unità.

Le navi alla fonda devono effettuare ascolto continuo in VHF (canale 16 e 12) e devono informare la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di qualsiasi evento che possa pregiudicare la sicurezza della navigazione e/o costituire pericolo per l'ambiente marino.

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

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

Il predetto obbligo vale anche per le navi ormeggiate in banchina.

**Articolo 9**  
**Obbligo di mostrare i segnali prescritti dalla COLREG '72**

Tutte le navi che sostano nella rada di Taranto devono mostrare i fanali ed i segnali regolamentari previsti dalla "COLREG '72".

In caso di avverse condizioni meteorologiche dovrà essere rafforzato il servizio di guardia e dovranno essere adottate tutte le prescrizioni ulteriori che eventualmente dovessero essere disposte dalla Capitaneria di Porto.

In caso di limitata visibilità, le navi alla fonda dovranno emettere segnali acustici, come previsto dalla Regola 35 della "COLREG '72".

**Articolo 10**  
**Obbligo di segnalazione di eventi relativi alla sicurezza della nave, della navigazione e delle strutture portuali.**

È fatto obbligo ai Comandanti delle navi in sosta nel porto e nella rada, di informare immediatamente la Sala Operativa della Capitaneria di Porto in merito a qualsiasi evento che possa compromettere la sicurezza della nave, la sicurezza della navigazione, la vita umana in mare, o costituire pericolo per l'ambiente marino.

Inoltre, di qualsiasi evento straordinario avvenuto, sia a bordo delle navi in sosta presso il porto di Taranto che negli ambiti portuali, che coinvolga persone, cose o strutture portuali - anche nelle aree concesse in autonomia funzionale - deve essere data immediata conoscenza, ad opera delle parti informate, a questa Autorità Marittima, al fine di consentirle di provvedere opportunamente per le incombenze di competenza.

La comunicazione degli eventi precitati, ove il Comandante della nave non lo abbia fatto, deve essere inoltrata tempestivamente dall'agenzia marittima raccomandataria, nonché dalla società/impresa che effettua le operazioni di carico o scarico delle merci ovvero che ne dirige le operazioni.

I Comandanti delle navi che trasportano merci pericolose e/o inquinanti, in arrivo/in partenza al/dal porto di Taranto e relativa rada e zona di ancoraggio devono, all'atto dell'arrivo e prima della partenza, compilare in modo veritiero ed accurato l'elenco di controllo secondo il modello allegato (**allegato 3**) che costituisce parte integrante del presente Regolamento.

Detto elenco deve essere consegnato all'Autorità Marittima contestualmente alla nota d'informazione all'arrivo ed alla richiesta di spedizioni alla partenza e deve, inoltre, essere messo a disposizione del pilota impegnato nella manovra di ormeggio/disormeggio/spostamento della nave.

Il pilota impegnato nelle operazioni di ormeggio, disormeggio o comunque di movimento delle stesse, qualora venga a conoscenza dell'esistenza di gravi deficienze che possano pregiudicare la sicurezza della nave e/o la sicurezza della navigazione deve darne immediata informazione alla Capitaneria di Porto.

## **Articolo 11**

### **Prescrizioni particolari per le navi cisterna**

Nella rada di Taranto e nella zona di ancoraggio antistante la Diga frangiflutti posta a protezione del V° sporgente, è fatto divieto assoluto alle navi cisterna che trasportano idrocarburi, come definiti dalla SOLAS '74 e dalla MARPOL 73/78 o "sostanze nocive" o "prodotti chimici pericolosi – allo stato liquido o gassoso" di sostare alla fonda allo scopo di stoccare carichi qualora non abbiano previsione di effettuare operazioni commerciali o di rifornimento (bunker, acqua, provviste di bordo) nel porto di Taranto.

È fatta deroga a quanto disposto dal precedente comma e per fattispecie eccezionali connesse a:

- forza maggiore;
- stato di necessità;
- altri motivi di carattere straordinario da valutarsi di volta in volta, da parte dell'Autorità Marittima.

L'agente marittimo raccomandatario o il Comandante della nave cisterna devono far pervenire alla Capitaneria di Porto apposita formale richiesta specificando, tempestivamente, l'ora di previsto arrivo nell'area di ancoraggio ed i motivi che hanno originato la richiesta.

In caso di accoglimento della richiesta, la nave dovrà dar fondo nella zona di fonda assegnata, che verrà indicata dal pilota di turno d'intesa con l'Autorità Marittima. In tale ipotesi si applicheranno le disposizioni normative contenute nel presente Regolamento.

La sosta alla fonda, salvo diverse disposizioni dell'Autorità Marittima, non potrà superare il termine delle 48 ore dall'arrivo della nave in rada, decorso il quale l'unità dovrà salpare e lasciare le acque del compartimento informando via VHF la Sala Operativa della Capitaneria di Porto ed il Corpo Piloti del porto, avvalendosi della prestazione del pilota qualora ne sia obbligata in relazione al proprio tonnellaggio di stazza.

Le navi di cui al presente articolo dovranno mantenere, per tutto il tempo in cui permangono alla fonda in rada, l'assetto di navigazione.

Le navi che devono ormeggiarsi al campo boe ENI devono avere una immersione non superiore a 22 metri e dare fondo all'ancora a levante dell'oleodotto sottomarino ENI. Per l'ormeggio delle motocisterne al Campo Boe ENI, è obbligatorio l'impiego del secondo pilota.

Alle navi che trasportano o abbiano trasportato alla rinfusa merci classificate pericolose e/o inquinanti, allo stato liquido o gassoso, è vietata la navigazione entro la fascia di mare che si estende per 6 miglia dalla linea di costa del Circondario Marittimo di Taranto (delimitato ad Ovest dalla foce del Sinni e ad Est da Punta Prosciutto).

Durante le operazioni di ormeggio e disormeggio delle navi petroliere al Campo Boe, al Pontile Petroli ENI ed al Pontile Chiapparo M.M., siti nella rada del Mar Grande, nonché al pontile del 65° Deposito A.M. sito nel Mar Piccolo (2° seno), devono essere osservate le seguenti prescrizioni:

## A) NAVI AL CAMPO BOE

1 - L'ormeggio delle navi cisterna destinate al Campo Boe è consentito esclusivamente **in ore diurne ed in condizioni meteomarine assicurate.**

In relazione alla configurazione geografica della rada di Mar Grande ed alla particolare ubicazione del Campo Boe nonché alla predominanza dei venti in zona, **le operazioni di ormeggio e scarica** delle predette unità cisterna dovranno essere effettuate tenendo conto della direzione di provenienza degli stessi.

Pertanto:

- in presenza di venti spiranti dai **settori meridionali** (II e III quadrante) non potrà procedersi all'ormeggio qualora gli stessi abbiano una **velocità superiore ai 14 nodi**;
- con venti provenienti dai **settori settentrionali** (I e IV quadrante) l'ormeggio sarà consentito purché l'intensità **non superi i 16 nodi** di velocità.

Le velocità saranno misurate sulla nave da ormeggiare e verificate presso la stazione meteorologica sistemata in testata al pontile petroli ubicato ad ovest del porto di Taranto.

2 - Il Pilota prima di procedere alle operazioni di ormeggio deve **prendere visione degli avvisi di burrasca**, dandone informazione al Comandante dell'unità. Deve, inoltre, accertarsi personalmente della forza del vento.

3 - Con venti **superiori ai 18 nodi** la Società ENI, d'intesa con il Comando di bordo, provvederà a sconnettere le manichette flessibili utilizzate per il travaso dei prodotti.

4 - Con velocità di vento **uguali o superiori a 20 nodi** le navi cisterna devono essere disormeggiate. E' consentita la permanenza solo per completare lo zavorramento per la sicurezza della nave.

5 - Per tutta la durata della scarica, a cura della Società concessionaria, deve essere assicurata la presenza di una squadra di tecnici pronta alla sconnessione dei flessibili in caso di necessità e devono essere rispettate le prescrizioni del presente Regolamento. Il responsabile di detta squadra deve essere dotato di apparato VHF/FM - banda marina - sintonizzato sul canale 16 per eventuali chiamate di emergenza e di un anemometro portatile per la misurazione della velocità del vento.

## B) NAVI AL PONTILE ENI

1 - L'ormeggio delle navi cisterna al pontile petroli, che deve avvenire solo in **condizioni meteomarine favorevoli**, è consentito:

a) a navi aventi un **pescaggio massimo di mt. 8.50**, per gli accosti verso radice, indicati con i numeri 1 e 2 nell' allegata planimetria;

b) a navi con **D.W.T. fino a 60.000 T.**, aventi un **pescaggio massimo di mt. 9.40 e distanza del collettore (manifold) dalla estremità poppiera non superiore a mt. 120**, per gli accosti situati in testata ed indicati con i numeri 3 e 4 in planimetria.

7 - Fermo restando le disposizioni previste dall'ordinanza n. 153/2003 del 27.06.2003 relativa all'obbligo dei rimorchiatori, in caso di contemporanea presenza di navi agli accosti numero 3 e/o 4, in relazione alle condizioni meteomarine del momento e tenuto altresì conto delle caratteristiche tecnico - costruttive dell'unità, l'ormeggio di navi rispettivamente alle posizioni 1 e 2 potrà essere effettuato con l'ausilio di un secondo



rimorchiatore, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, anche per unità di T.S.L. compresa fra le 2.000 e 5.000 tonnellate.

8 - Agli attracchi n. 3 e 4 la manovra di ormeggio da parte del Pilota deve avvenire **con l'ausilio del sistema computerizzato di accosto appositamente installato sul pontile suddetto.**

**E' esclusa ogni manovra di ormeggio per navi superiori a 34.000 D.W.T. in caso di non corretto funzionamento di detto sistema, della cui efficienza è responsabile la Società Eni che deve dare ufficiale comunicazione alle navi in attesa di ormeggio.**

9 - In presenza di forte risacca e/o venti **uguali o superiori ai 20 nodi** le navi devono lasciare il pontile petroli. E' consentita la permanenza solo per completare lo zavorramento per la sicurezza della nave.

Le velocità saranno misurate sulla nave e verificate presso la stazione meteorologica sistemata in testata al pontile petroli.

### **C) NAVI AL PONTILE 65° DEPOSITO A.M.**

10 - L'ormeggio/disormeggio delle navi al pontile 65° Deposito A.M. può avvenire sia di giorno che di notte con condizioni meteomarine assicurate.

11 - In presenza di **forte risacca** e/o con venti **uguali o superiori ai 18 nodi** provenienti dal 1° e 4° quadrante le navi cisterna devono lasciare il pontile. E' consentita la permanenza solo per completare lo zavorramento della nave.

12 - In ogni caso e per navi di qualsiasi dimensione i criteri minimi di sicurezza di cui innanzi possono essere variati in presenza di particolari condimeteo, a insindacabile giudizio dell'Autorità Marittima.

### **D) NAVI AL PONTILE DEL DEPOSITO M.M. DI CHIAPPARO.**

13 - L'ormeggio delle navi cisterna ai pontili del deposito M.M. di Chiapparo – i cui pescaggi non dovranno superare i mt. 7 se dirette ai bracci W/S e N/E e mt. 8.85 se dirette ai bracci W/N e N/W – deve avvenire solo in ore diurne ed in condizioni meteomarine assicurate, con venti non superiori a 20 nodi.

Il disormeggio, invece, potrà avvenire anche di notte, solo in condizioni meteomarine favorevoli.

14 - Le navi di lunghezza fino a 120 mt. potranno affiancare ad una delle banchine assicurando con un'ancora una ritenuta longitudinale, atteso che la lunghezza delle banchine è di soli mt. 110 utili.

15 – Le navi superiori a 120 mt. e non oltre i 150 mt. potranno usare la seconda ancora afforcata.

## **Articolo 12 Divieti generali**

L'ancoraggio e la sosta delle navi è vietato nei seguenti specchi acquei:

- Zona di mare ampia 100 metri internamente ed esternamente alle dighe di protezione del Mar Grande e alle dighe del bacino portuale a Ovest di Punta Rondinella;
- Zona di mare ampia 200 metri intorno e lungo le seguenti installazioni ed opere militari:
  - a. pontile e campo boe ENI, nonché lungo il percorso dell'oleodotto sottomarino che collega detto campo boe con la raffineria;
  - b. porticciolo Scuole Sottufficiali di San Vito;
  - c. isole di S. Pietro e di S. Paolo e diga frangiflutti di collegamento;
- Nella fascia di mare, di 200 metri circostante le predette isole, qualora manchi espressa autorizzazione dell'Autorità Militare Marittima, è altresì vietato il transito di unità di qualsiasi tipo, mezzi subacquei e mezzi idrovolanti nonché di persone a nuoto, ivi compresi subacquei e sommozzatori.
- Zona di mare ampia 300 metri intorno e lungo le seguenti installazioni:
  - a. faro di S. Vito e batteria didattica del Centro Addestramento Aeronavale M.M.
  - b. darsena mezzi nautici della Capitaneria di Porto.
- boe destinate all'ormeggio delle navi militari;
- zona di mare compresa lungo l'intero allineamento per accedere al canale navigabile, in ingresso ed in uscita, per una distanza pari a 150 mt. a levante ed a ponente dello stesso.

È vietato, altresì, l'ancoraggio in Mar Piccolo a levante dell'allineamento per il passaggio del canale navigabile ed a ponente dello stesso, fino ad una distanza tale che, con vento e/o corrente dai settori occidentali, la poppa della nave non venga a trovarsi a meno di 100 metri dall'allineamento.

L'ancoraggio e la sosta delle navi sono vietati nelle zone di mare che interessano:

- i due accessi al Mar Grande (tra l'isola di San Paolo e Capo S. Vito e lungo la scogliera di punta Rondinella);
- l'imboccatura del porto mercantile e le rotte di accesso ai pontili;
- le imboccature del canale navigabile;
- il passaggio fra il 1° e il 2° seno del Mar Piccolo, sotto il ponte di Punta Penna – Pizzone.

Nelle zone indicate nel comma precedente è inoltre vietato alle navi e ai galleggianti in genere di transitare in modo da intralciare le manovre delle navi in uscita o in entrata.

### **Articolo 13**

#### **Disposizioni particolari per il passaggio del canale navigabile**

È vietato alle navi mercantili per il cui passaggio è necessaria l'apertura del ponte girevole di attraversare il canale navigabile senza autorizzazione del Comando in Capo del Dipartimento Militare Marittimo dello Jonio e del Canale d'Otranto da richiedersi per il tramite della Capitaneria di Porto di Taranto.

Le manovre di transito delle navi nel canale navigabile di Taranto sia in entrata che in uscita, deve essere effettuata con l'ausilio dei rimorchiatori nel numero sotto indicato:

#### **1) NAVI CISTERNE**

- a) da 2.000 a 5.000 TSL                                      N° 1 rimorchiatore;

## 2 MOTONAVI E CISTERNE

- a) da 5.001 a 20.000 TSL N° 2 rimorchiatori;
- b) da 20.001 a 40.000 TSL N° 3 rimorchiatori;
- c) oltre 40.000 tsl n° 4 rimorchiatori;

Per casi particolari determinati da condizioni di assetto e di efficienza della nave, il numero dei rimorchiatori sarà stabilito, di volta in volta, dalla Autorità Marittima.

Le norme per l'attraversamento del canale navigabile sono riportate nel portolano edito dall'Istituto Idrografico della Marina Militare – Vol. P5 (pag.204 e seguenti).

### **Articolo 14 Ormeggio – Prescrizioni di carattere generale**

Le navi possono ormeggiarsi esclusivamente alle bitte, agli anelli alle altre prese poste appositamente sulle calate e sugli sporgenti ed alle boe o ai gavitelli destinati ad uso di ormeggio.

È vietato ormeggiarsi alle gru, ai binari, alle boe di segnalamento ed alle altre opere del porto che non siano destinate ad uso di ormeggio.

Le navi all'ormeggio e all'ancoraggio devono avere sempre a bordo il personale necessario per eseguire qualsiasi manovra che dovesse essere ordinata dalla Capitaneria di Porto.

Le spese relative agli spostamenti di ormeggio e ancoraggio, d'ordine dell'Autorità Marittima, in caso di accertata forza maggiore o di stato di pericolo, sono a carico della nave che esegue la manovra. In ogni altro caso sono a carico di chi abbia interesse affinché la manovra venga eseguita.

È proibito alle imbarcazioni ed ai galleggianti in genere di accostarsi sia alle navi in movimento che alle navi agli ormeggi con le eliche in moto. Da tale divieto restano esclusi i mezzi addetti al pilotaggio, al rimorchio e all'ormeggio, nell'esercizio delle loro funzioni.

L'uso dei segnali acustici (fischio o sirena) è consentito nei casi previsti dal "Regolamento per prevenire gli abbordi in mare" e comunque in tutti i casi di rottura di ormeggi, collisione, incendio a bordo ed in altre circostanze di imminente pericolo in cui le navi potranno usare i segnali acustici convenzionali per chiamare il pilota, i rimorchiatori, gli ormeggiatori o per chiedere l'intervento dei servizi antincendio.

All'infuori dei predetti casi di pericolo le richieste di servizio dovranno essere inoltrate alla Capitaneria di Porto con gli ordinari mezzi di comunicazione.

È consentito alle navi in manovra ed ai rimorchiatori che li assistono di scambiare i segnali acustici di intelligenza.

Le navi che si recano all'ormeggio in banchina non dovranno mai passare per primi cavi di acciaio o misti poiché risultano pericolosi e poco maneggevoli; a nave attraccata potranno essere messe alle bitte tutte le tipologie di cavi.

Il Comandante della nave o il pilota nel trasmettere all'ufficiale in manovra a poppa l'ordine di passare il cavo alla barca degli ormeggiatori, deve assicurarsi che le eliche di poppa siano ferme. L'Ufficiale in manovra a prua all'ordine di passare il cavo alla barca degli ormeggiatori deve controllare che non venga in alcun modo toccata la manovra delle ancore.

Le banchine d'attracco dovranno essere pulite e sgombre da qualsiasi materiale con particolare riguardo alle bitte, i vari pozzetti chiusi, e le gru non operative dovranno rimanere con il braccio alzato. Qualora, per qualsiasi motivo dovesse rendersi necessario tenere il braccio della gru abbassato, ne dovrà essere data immediata comunicazione alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

Alle navi ed ai galleggianti ormeggiati alle banchine è vietato 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 con congruo preavviso alla Capitaneria di Porto ed ai Piloti del Porto e con l'intesa di provvedere al rientro di tali attrezzature, su richiesta dei piloti medesimi quando necessario. Le boe dovranno essere efficienti e soprattutto pitturate con pittura antisdrucchiolo, le scalette delle briccole e delle banchine dovranno essere saldate e rese facilmente agevoli per salire e scendere. In ogni caso l'agibilità sulle boe e sulle briccole nell'ambito del porto in caso di maltempo è lasciata al ponderato giudizio degli ormeggiatori i quali sono direttamente interessati alla incolumità propria e dei mezzi in dotazione.

A tutti coloro che non sono addetti alle operazioni di ormeggio delle navi è fatto obbligo di mantenersi ad una distanza non inferiore a 100 metri dai cavi di ormeggio in tensione. Coloro che hanno necessità di operare entro il raggio di azione dei cavi in tensione dovranno adottare ogni possibile precauzione.

I Comandanti delle navi sono responsabili del tipo di cavi di ormeggio da usare in ordine alla sicurezza in genere ed a quella delle persone in particolare.

La Capitaneria di Porto può in base all'art. 69 del Regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione – Parte Marittima – ordinare alle navi il rinforzo degli ormeggi e qualunque altra misura di sicurezza.

### **CAPO III**

## **Ormeggi delle navi all'interno del porto e della rada e disciplina di carattere generale**

#### **Articolo 15**

#### **Specchi acquei portuali**

Le disposizioni di cui al presente capo si applicano negli specchi acquei antistanti le aree portuali così come definite ai sensi dell'art. 2 del presente Regolamento

#### **Articolo 16**

#### **Disciplina e divieti di carattere generale**

Nessun movimento di ormeggio, disormeggio ovvero spostamento lungo banchina potrà essere effettuato senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima.

Il Comandante della nave che in base all'art. 75 del Regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione – Parte Marittima – abbia ottenuto l'autorizzazione dalla Capitaneria di Porto ad effettuare prove di macchina sugli ormeggi deve, salvo altre prescrizioni particolari da imporsi caso per caso, disporre prima dell'inizio delle prove, di un idoneo servizio di vigilanza rimanendo in ogni caso responsabile di qualunque danno dovesse essere causato a persone o cose, dal movimento delle eliche.

Le navi a turbina che abbiano necessità di mantenere le eliche a lento moto devono adottare le medesime precauzioni.

Appositi segnali, diurni e notturni, devono essere sistemati a poppa durante tutto il tempo in cui le eliche rimangono in azione.

Dovendo recuperare oggetti caduti in mare occorrerà la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto.

In tutte le zone portuali indicate nel precedente articolo 2, è vietato effettuare bagni di mare.

Nella rada di Mar Grande ed in Mar Piccolo, nonché nell'ampliamento a Ovest di Punta Rondinella la disciplina della navigazione da diporto è regolamentata dall'Ordinanza n° 99/2010 in data 06 maggio 2010 della Capitaneria di Porto.

L'esercizio della pesca negli ambiti portuali è disciplinato dal Comandante del Porto in base all'articolo 79 del Codice della Navigazione.

È vietato rampinare nel porto.

È comunque assolutamente proibito collocare reti o pescare nei seguenti specchi acquei:

- fascia di mare ampia 200 metri internamente ed esternamente alle dighe di protezione del Mar Grande e alle dighe del bacino portuale a Ovest di Punta Rondinella;
- fascia di mare ampia 200 metri intorno e lungo le installazioni ed opere militari;
- fascia di mare ampia 200 metri intorno al pontile e campo boe ENI, nonché lungo il percorso dell'oleodotto sottomarino che collega detto campo boe con la raffineria;
- porticciolo Scuole C.E.M.M. di San Vito;
- isole di San Pietro e di San Paolo;

- faro di S. Vito e batteria didattica del Centro Addestramento Aeronavale M.M.;
- dalla banchina torpediniere fino a 300 metri pontile dell'Aeronautica del 2° seno del Mar Piccolo;
- fascia di mare ampia 200 metri nella zona antistante Buffoluto;
- porticciolo della Capitaneria di Porto;
- fascia di 400 metri intorno alle boe destinate all'ormeggio delle navi militari;
- fra la banchina torpediniere, le boe A7 ed A8 e Punta Pizzone in Mar Piccolo;
- è vietato pescare o collocare reti anche sulla rotta di entrata e di uscita dal porto e lungo le rotte di accesso delle navi ai pontili.

La pesca di qualsiasi tipo, anche con attrezzi individuali, lenze, bolentini e simili, è altresì vietata in maniera assoluta e permanente in tutte le zone portuali indicate nel precedente articolo 2 e per un raggio di 500 metri dagli sbocchi delle fognature cittadine e dai canali di scolo delle acque provenienti da insediamenti industriali sfocianti in Mar Grande, in Mar Piccolo e fuori Mar Grande fino alla diga di sottoflutto del Molo a Ovest di Punta Rondinella.

Ferme restando le limitazioni indicate nell'art. 129 del D.P.R. 2 Ottobre 1968, n. 169 che approva il Regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1965, n. 96 concernente la disciplina della pesca marittima, la pesca subacquea è vietata in tutti gli ambiti portuali e per un raggio di un miglio dal centro dell'imboccatura del porto, fra l'isola di S. Paolo e Capo S. Vito.

### **Articolo 17 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, 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.

### **Articolo 18 Occupazione degli specchi acquei e rimozione**

È vietata l'occupazione di specchi acquei portuali con qualsiasi unità senza preventiva autorizzazione dell'Autorità Portuale di Taranto.

Nel caso di sommersione di merci e di altri materiali negli specchi acquei portuali si procederà a norma dell'art. 72 del Codice della Navigazione e dell'art. 89 del Regolamento per la navigazione marittima.

Nel caso di sommersione di navi o di aeromobili si procederà a norma dell'art. 73 del Codice della Navigazione e degli articoli 90 e seguenti del relativo regolamento.

## **Articolo 19**

### **Navi in disarmo**

Nessuna nave potrà entrare in disarmo o potrà essere demolita in porto se non abbia preventivamente ottenuto l'autorizzazione della Capitaneria di Porto di Taranto sentita l'Autorità Portuale che hanno la facoltà di limitare il numero di permessi in relazione alle esigenze del traffico.

Sulle navi in disarmo devono essere presenti a bordo i guardiani nel numero stabilito dalla Capitaneria .

## **Articolo 20**

### **Assegnazione degli ormeggi alle navi – cambi di ormeggio**

L'accosto delle navi che non abbiano impedimenti sanitari o di altro genere alle banchine, moli e sporgenti ed alle attrezzature portuali, per il compimento delle operazioni commerciali, è regolato, a seconda dei tratti di banchina richiesti, dai terminalisti o dalla Capitaneria di Porto, per i rispettivi tratti di competenza.

Per l'accosto delle navi destinate alle zone portuali in autonomia funzionale ed a quelle date in concessione a terminalisti, ex art. 18 della Legge 84/94, le Società concessionarie, tenendo conto delle esigenze tecniche operative dello stabilimento o impianto al quale l'accosto è dato in concessione, dovranno chiedere alla Capitaneria di Porto di disporre i relativi movimenti a norma del presente Regolamento.

Al turno di accosto delle navi destinate alle banchine portuali non in autonomia funzionale e non date in concessione a terminalisti ex art. 18 della Legge 84/94 provvederà la Capitaneria di Porto tenuto conto dell'ora di arrivo della nave e dell'operatività della stessa.

L'ora di arrivo è quella di entrata in porto dall'accesso principale di Mar Grande, per le navi dirette agli ancoraggi delle rade e agli ormeggi del porto ed è quella di ultimata manovra di ormeggio per le navi che accostano direttamente ai moli ad Ovest di Punta Rondinella, secondo le risultanze dell'apposito registro tenuto dalla Capitaneria di Porto.

L'ora di arrivo delle navi che dalla rada di Mar Grande passano agli accosti di cui al comma precedente rimane quella di entrata dall'accesso principale di Mar Grande.

Le navi che, in base al disposto dell'ordinanza n. 84/2010 in data 20.04.2010 della Capitaneria di Porto di Taranto, richiedono ed ottengono l'autorizzazione ad ancorare fuori le dighe e le scogliere nella zona di mare a Sud delle Isole Cheradi si considerano non arrivate in porto.

Ai sensi della Direttiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 marzo 2010, la domanda di accosto, con espressa richiesta del posto di ormeggio, deve essere presentata, a cura del Comandante della nave o da qualsiasi altra persona debitamente abilitata dall'armatore della nave stessa:

- con un anticipo di almeno 24 ore; oppure
- al più tardi al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la durata del viaggio sia inferiore a 24 ore; oppure
- se il porto di scalo non è noto o se è cambiato durante il viaggio, non appena quest'informazione diviene disponibile.

Alla Calata 1, al 1° sporgente ponente ed alla Calata 2 l'accosto preferenziale sarà riservato alle navi passeggeri ed alle navi traghetto per il periodo necessario all'effettuazione delle operazioni di imbarco, sbarco e sosta.

Per tutte le altre navi ed imbarcazioni nel caso in cui venga accolta la domanda di ormeggio agli accosti predetti, in caso di necessità e ad insindacabile giudizio dell'Autorità Marittima, le stesse dovranno lasciare libere le banchine per consentire l'attracco delle navi di cui al comma precedente.

Gli eventuali cambi di ormeggio vengono disposti dalla Capitaneria di Porto su richiesta del Comandante della nave o degli interessati al carico. Detta richiesta deve essere avanzata con almeno tre ore di anticipo sull'ora del previsto movimento.

Una volta ultimate le operazioni di carico e scarico, le navi potranno rimanere all'ormeggio non oltre il tempo strettamente necessario a compiere le operazioni di rizzaggio e zavorramento ai fini della sicurezza della navigazione. L'eventuale richiesta di permanenza all'ormeggio per motivi diversi da quelli menzionati dovrà essere avanzata anche a mezzo VHF alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

## **Articolo 21**

### **Disposizioni generali relative agli ormeggi**

Fermo restando quanto previsto dal precedente articolo 20 relativamente alla presentazione della domanda di accosto, in mancanza dell'indicazione del posto di ormeggio o in caso di disaccordo delle parti, la nave dovrà ormeggiarsi nel punto che verrà indicato dalla Capitaneria di Porto, tenuto conto delle esigenze operative della nave.

Le navi che accostano alla banchina possono servirsi dei mezzi meccanici per carico e scarico di merci per tutte le operazioni che fanno direttamente con la terra, opportunamente autorizzati dall'Autorità Portuale per il regime dell'autoproduzione.

È sempre concesso l'uso dei mezzi di bordo in ausilio o in sostituzione dei macchinari collocati sulle banchine.

Le navi ormeggiate devono mantenere a prora ed a poppa uno o più cavi di acciaio con gassa terminale ed appennellati fuori bordo, pronto per l'eventuale rimorchio della nave in caso d'emergenza.

Le unità denominate "Barges", qualora disgiunte dal rimorchiatore di spinta, potranno ormeggiare presso gli accosti del porto industriale di Taranto e compiere operazioni commerciali, subordinatamente alla stretta osservanza delle prescrizioni contenute nell'Ordinanza n° 200/2007 in data 25 ottobre 2007.

## **Articolo 22**

### **Movimentazione merci – disposizioni generali**

Le operazioni di imbarco e sbarco che richiedono l'impiego di gru o di galleggianti sottobordo devono essere interrotte in tutti i casi in cui la forza del vento e del mare ne renda difficoltosa o pericolosa la manovra.

Durante le operazioni di carico e scarico a mezzo di gru è vietato alle navi di emettere fumo prodotto dalle caldaie o dai motori.



### **Articolo 23**

#### **Movimentazione merci pericolose – disposizioni particolari**

Le operazioni di imbarco, sbarco e trasbordo di merci pericolose in colli sono effettuate di massima alla banchina del molo polisetoriale.

Le operazioni di cui sopra effettuate in aree diverse da quelle già indicate nel comma precedente, fermo restando la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto, sono regolamentate anche dall’Autorità Portuale, limitatamente alle sole operazioni di stoccaggio.

Dovendosi imbarcare o sbarcare merci di elevata pericolosità la Capitaneria di Porto può imporre il rispetto di prescrizioni particolari da applicarsi al caso di specie.

Ormezzi e prescrizioni particolari saranno stabilite anche per le navi in transito che abbiano a bordo merci di cui al precedente comma.

### **Articolo 24**

#### **Procedure amministrative**

Coloro che intendono imbarcare merci pericolose in colli devono inoltrare, 24 ore prima di eseguire l’operazione, apposita domanda alla Capitaneria di Porto corredata da una dichiarazione, in duplice esemplare, contenente la descrizione delle merci da imbarcare e l’assicurazione che le stesse sono imballate, contrassegnate ed etichettate in conformità delle norme vigenti in materia.

La domanda deve contenere, inoltre, i dati relativi alla nave ed il porto di destinazione della merce.

Le merci devono essere indicate con il loro preciso nome tecnico riportato negli appositi elenchi ministeriali.

La domanda deve essere completata da una dichiarazione a firma del Comandante della nave da cui risulti che lo stesso è a conoscenza del tipo di merce pericolosa che deve movimentare a bordo e che l’operazione d’imbarco si svolgerà sotto la sua sorveglianza e direzione o di quella di un Ufficiale da lui appositamente delegato con l’osservanza delle norme di sicurezza vigenti in materia.

La Capitaneria di Porto, espletati gli accertamenti del caso, apporrà in calce ad un esemplare della dichiarazione l’autorizzazione all’imbarco, stabilendone le relative modalità. Detto esemplare dovrà essere consegnato al Comandante della nave.

Per ottenere il nulla osta allo sbarco di merci pericolose in colli gli interessati devono inoltrare apposita domanda alla Capitaneria di Porto, la quale stabilirà le relative modalità dopo aver effettuato gli accertamenti del caso.

### **Articolo 25**

#### **Procedure operative**

L’imbarco e lo sbarco di merci pericolose deve essere effettuato da banchina a nave e viceversa. Lo stoccaggio delle predette merci è consentito unicamente presso le aree autorizzate dall’Autorità Portuale di Taranto.

Tutte le operazioni riguardanti le merci pericolose devono essere effettuate lontano da sorgenti di calore e nel pieno rispetto delle norme di sicurezza vigenti in materia.

Per tutto il tempo occorrente al compimento delle operazioni d'imbarco, sbarco o trasbordo di merci infiammabili od esplosive la Capitaneria di Porto può disporre, ove lo giudichi necessario, un servizio antincendio a mezzo di vigili del fuoco o con altro personale appositamente autorizzato in aggiunta al personale previsto dal "Regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel porto di Taranto".

La spesa inerente il predetto servizio aggiuntivo è posta a carico degli interessati.

Le navi e i galleggianti che hanno a bordo merci pericolose debbono alzare a riva nelle ore diurne la bandiera B del Codice Internazionale dei Segnali e nelle ore notturne esporre un fanale a luce rossa visibile per tutto il giro dell'orizzonte.

## **Articolo 26** **Norme di rinvio**

Per tutto quanto non previsto nel presente capo è fatto rinvio alle norme legislative e regolamentari che disciplinano la materia e segnatamente:

- **Merci pericolose in colli**
  1. D.P.R. 6 giugno 2005, n. 134 – "Regolamento recante la disciplina per le navi mercantili dei requisiti per l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di merci pericolose";
  2. Decreto 21 marzo 2006 – "Procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (transshipment) delle merci pericolose (Decreto n. 278/2006)".
- **Merci pericolose alla rinfusa**
  1. Decreto dirigenziale N.1340/2010 (G.U. 3/01/2011 S.O. n.1) – Aggiornamento delle norme di sicurezza per il trasporto marittimo di carichi solidi alla rinfusa allegato al decreto del Ministro della Marina Mercantile 22 luglio 1991 e delle procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco dei carichi medesimi.

## **Articolo 27** **Imbarco/sbarco veicoli contenenti liquidi pericolosi**

Chi intende imbarcare veicoli cisterna contenenti liquidi pericolosi deve presentare 24 ore prima della partenza della nave apposita domanda alla Capitaneria di Porto.

Nella domanda, i liquidi pericolosi devono essere indicati con il preciso nome tecnico riportato negli appositi elenchi ministeriali ed inoltre deve risultare:

- che sono state prese idonee misure per evitare i fenomeni che rendono instabile il liquido contenuto nel veicolo;
- che la nave ed i veicoli si trovano nelle condizioni richieste per effettuare il trasporto conformemente alle norme in vigore;
- che i liquidi contenuti nei veicoli imbarcati contemporaneamente non sono chimicamente incompatibili fra di loro;
- che le merci pericolose contenute nei colli non sono chimicamente incompatibili con i liquidi trasportati nei veicoli imbarcati contemporaneamente.

Infine la domanda deve essere completata da una dichiarazione, a firma del Comandante della nave, da cui risulti che lo stesso è a conoscenza del tipo di merce

pericolosa che deve ricevere a bordo e che l'operazione d'imbarco si svolgerà sotto la sua sorveglianza e direzione o di quella di un Ufficiale da lui appositamente delegato, con l'osservanza delle norme di sicurezza vigenti in materia.

Nei locali autorimesse è vietato il trasporto di veicoli contenenti liquidi velenosi o liquidi corrosivi che attaccano i metalli.

Per ottenere il nulla osta allo sbarco di veicoli cisterna contenenti liquidi pericolosi, gli interessati devono inoltrare apposita domanda alla Capitaneria di Porto la quale ne stabilirà le relative modalità dopo aver effettuato gli accertamenti del caso.

Per tutto quanto non previsto nel presente Capo per il trasporto di veicoli cisterna contenenti liquidi pericolosi, devono essere osservate le norme generali di sicurezza vigenti in materia e, in subordine, quelle previste per l'imbarco e lo sbarco di merci pericolose in colli.

## CAPO IV

### Pontile di approdo e ormeggio delle navi cisterna - norme generali di sicurezza

#### Articolo 28

##### Zone portuali riservate alle navi cisterna

Il presente Capo ha per oggetto le operazioni di carico, scarico, trasbordo e la sosta nel porto mercantile, nelle rade o presso i pontili compresi quelli militari, e del terminale petrolifero del Compartimento Marittimo di Taranto, delle navi mercantili e dei galleggianti di qualunque bandiera che trasportino o abbiano trasportato alla rinfusa le seguenti merci pericolose:

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

Le operazioni sopra descritte devono essere effettuate nelle seguenti zone portuali:

- 1) - Porto petroli costituito dal pontile Petroli;
- 2) - Campo boe del terminale dell'oleodotto sottomarino della Raffineria ENI nella rada di Mar Grande;
- 3) - Banchine di testata del III° sporgente del porto industriale (solo per i prodotti di categoria C);
- 4) - Banchine militari di Chiapparo (M.M.) e del 2° seno di Mar Piccolo (A.M.) - (per quanto concerne le operazioni delle navi mercantili).

Per le navi che non hanno la possibilità di operare attraverso le sistemazioni esistenti in dette zone, l'Autorità Marittima può autorizzare che le operazioni suddette si svolgano in altre zone portuali, previa esecuzione dei necessari apprestamenti, anche di carattere provvisorio, e con l'osservanza delle cautele disposte caso per caso.

La domanda intesa ad ottenere l'autorizzazione di cui al precedente comma deve specificare:

- la zona portuale in cui si desidera effettuare le operazioni;
- l'esatta descrizione delle operazioni da svolgere, delle merci da manipolare e dei mezzi ed attrezzature da impiegare;

In tutto l'ambito portuale, tranne che nelle zone di cui ai punti 1 e 2 di cui sopra, è vietato l'attracco di navi non degassificate.

Le navi cisterna vuote dirette ai moli o alle calate del porto devono dar fondo in rada in attesa che venga accertata da parte dell'Autorità Marittima la loro non pericolosità.

## **Articolo 29**

### **Dotazioni di sicurezza dei posti d'ormeggio**

I posti di ormeggio dove si effettuano le operazioni di carico e scarico delle merci di cui al precedente articolo, devono essere dotati di impianti riconosciuti idonei al normale svolgimento delle operazioni stesse.

I moli, le banchine e i pontili devono inoltre essere dotati di attrezzature di sicurezza e di mezzi fissi e portatili antincendio prescritti dalle normative vigenti in materia, per l'immediato intervento in caso di emergenza.

I posti di ormeggio devono essere resi accessibili per via terra o mare.

Le navi che eseguono operazioni commerciali al campo boe devono inoltre essere in continuo contatto radio-telefonico con la Capitaneria di Porto.

Per i posti di ormeggio in cui si effettuano le operazioni di carico e scarico delle merci di cui al precedente articolo, i mezzi e le attrezzature predette, devono essere:

- approvati e collaudati a norma di legge;
- tenuti efficienti a cura dei concessionari;
- integrati e potenziati nel modo indicato dall'Autorità Marittima, per particolari esigenze o per altri motivi di sicurezza.

Le ditte concessionarie dei posti operativi predetti devono compilare e consegnare all'Autorità Marittima, all'Autorità Portuale ed ai Vigili del Fuoco una monografia in cui sono descritte schematicamente le sistemazioni fisse per le operazioni di carico e scarico, le dotazioni, gli equipaggiamenti fissi e mobili antincendio e le attrezzature di sicurezza.

## **Articolo 30**

### **Prontezza d'uso dei mezzi antincendio**

Le attrezzature fisse e mobili antincendio delle quali il pontile e le navi dispongono, comprese le pompe principali e d'emergenza, debbono essere tenute in perfetto stato d'efficienza e pronte all'uso durante le operazioni di caricazione, scarica e zavorramento.

Il Comandante della nave o un altro ufficiale responsabile delle operazioni deve subito rendersi edotto del tipo e delle caratteristiche delle attrezzature antincendio di cui dispone la banchina.

## **Articolo 31**

### **Illuminazione dei posti di ormeggio**

I posti di ormeggio destinati alle operazioni di carico e scarico o sosta in banchina delle navi di cui al primo comma dell'articolo 28, devono essere in permanenza efficientemente illuminati.

Durante le operazioni in ore notturne, l'illuminazione deve essere adeguata alle esigenze ed assicurata con impianti conformi alle norme di sicurezza vigenti.

Per i terminali a mare l'Autorità Marittima decide, caso per caso, sulla applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo.

## **Articolo 32**

### **Manovra e sosta delle navi cisterna**

Il posto operativo o quello di attesa per le navi cisterna viene assegnato dall'Autorità Marittima in seguito alla domanda di approdo di cui al precedente articolo 20.

Il posto assegnato viene comunicato alla nave dal pilota o a cura di chi ha presentato la domanda di approdo per le navi che non hanno l'obbligo di pilotaggio.

Le navi cisterna devono:

a) - sostare al posto operativo assegnato per il tempo occorrente e compiere le operazioni di carico e scarico e comunque non oltre quello necessario per le operazioni di zavorramento e di rassetto della nave al fine della sicurezza della navigazione, trasferendosi nella rada di Mar Grande per il completamento delle operazioni doganali, in caso di prolungamento della sosta.

b) - sostare al punto di fonda assegnato quando:

- sono in attesa di raggiungere il posto operativo;
- hanno dovuto interrompere le operazioni in corso;
- hanno ultimato le operazioni commerciali e sono in attesa di partire;
- sono in attesa di transitare nel Canale Navigabile;
- sono giunte in porto per rilascio o per altri motivi diversi dalla operazione di carico e scarico.

Il punto di fonda è determinato all'interno delle aree di cui al precedente articolo 11.

Tale punto può essere variato in caso di necessità e le spese conseguenti sono a carico:

- della parte nel cui interesse viene effettuato lo spostamento se il provvedimento è preso per far posto ad altre navi mercantili;
- della nave che deve spostarsi se il posto è stato occupato senz'ordine dell'Autorità Marittima.

In ogni caso devono essere sempre osservate le disposizioni di cui all'articolo 11 del presente Regolamento.

Fermo restando la responsabilità del Comandante della nave, per quanto attiene alla sicurezza dell'unità, le navi cisterna destinate al servizio di bunkeraggio nel porto di Taranto potranno essere autorizzate a sostare in zone dell'ambito portuale non adibite al traffico commerciale e che non presentino pericolo per la pubblica incolumità in caso di sinistro.

All'entrata, all'uscita o durante i movimenti in porto, come pure durante la sosta in porto o in rada, le navi di cui al primo comma dell'art. 28 devono tenere alzati a riva:

- durante le ore diurne una bandiera rossa (lettera B del Codice Internazionale dei segnali);
- durante le ore notturne un fanale a luce rossa visibile per tutto il giro dell'orizzonte.

L'ormeggio deve essere effettuato in modo tale da consentire, in caso di necessità, una rapida manovra di disormeggio.

Quando le navi di cui trattasi hanno in mare una o più ancore, la maglia capotesta di ciascuna catena nel pozzo deve essere libera oppure sistemata in modo da poter essere facilmente liberata dall'esterno del pozzo, e consentire di filare rapidamente la catena per occhio.

Le navi ormeggiate devono mantenere a prora ed a poppa uno o più cavi di acciaio con gassa terminale ed appennellati fuori bordo, pronto per l'eventuale rimorchio della nave in caso d'emergenza.

La continua presenza a bordo del Comandante della nave o di un ufficiale di coperta e di ogni altro membro dell'equipaggio che sia indispensabile in caso di emergenza, deve essere assicurata durante la permanenza in porto e in rada e presso il terminale petrolifero delle navi indicate nel primo comma dell'art.28, salvo che le stesse siano scariche e degassificate o siano adibite al servizio di bunkeraggio.

L'apparato motore di propulsione (ed in caso di navi aventi due o più apparati almeno uno di essi) deve essere sempre pronto a funzionare. In difetto

l'Autorità Marittima può consentire il carico e la sosta solo ove sia assicurata l'assistenza alla nave da parte dei rimorchiatori.

Per specifiche e motivate esigenze di sicurezza l'Autorità Marittima può inoltre:

- prescrivere l'assistenza di uno o più rimorchiatori oltre che durante le manovre di ormeggio e disormeggio anche durante le operazioni di carico e scarico;
- vietare partenze, arrivi e movimenti in porto durante le ore notturne.

### **Articolo 33**

#### **Reti parascintille**

Tutte le navi di cui all'art. 28, all'ormeggio o in sosta nella rada del porto di Taranto dovranno tenere in opera ai fumaioli dell'apparato motore, delle cucine ed ai tubi di scarico idonee reti metalliche con maglie di grandezza tale da impedire l'uscita di scintille.

Tutti i natanti adibiti a rimorchio, bunkeraggio e quelli impiegati per il trasporto di persone e cose che operano in vicinanza delle navi di cui al primo comma dell'art. 28 devono essere provviste di reti parascintille ai fumaioli ed ai tubi di scarico dell'apparato motore.

### **Articolo 34**

#### **Accesso agli approdi ed e bordo delle navi**

Ai moli ed ai pontili adibiti all'ormeggio delle navi indicate nell'art. 28 possono accedere soltanto le persone ed i veicoli autorizzati dall'Autorità Marittima.

A bordo delle navi predette possono salire soltanto le persone dell'equipaggio e quelle in possesso di apposita autorizzazione rilasciata dall'Autorità Marittima.

Il rilascio delle autorizzazioni al personale di Pubbliche Amministrazioni per l'esercizio di specifiche funzioni, é regolato dall'Autorità Marittima d'intesa con le Amministrazioni stesse, in relazione alla necessità di limitare il numero delle persone che accedono agli approdi ed a bordo e ridurre allo stretto necessario il tempo della loro permanenza nei predetti luoghi.

Il normale permesso di accesso alle altre zone del porto ed a bordo delle navi mercantili non é pertanto sufficiente per le zone sopracitate, ma dovrà essere integrato con la specifica autorizzazione apposta dal competente Ufficio della Capitaneria di Porto, di seguito disciplinata dal Capo XV.

Il comandante deve curare che le persone autorizzate ad accedere sulla nave osservino le prescrizioni antincendio ed antinfortunistiche vigenti a bordo.

L'Autorità Marittima, per il rilascio dell'autorizzazione di accesso di persone a bordo delle navi ed agli approdi, é manlevata da ogni e qualsiasi responsabilità.

### **Articolo 35**

#### **Mezzi di accesso alla nave**

Per tutta la durata della loro sosta, in porto ed in rada, tutte le navi di cui al primo comma dell'art. 28 devono apprestare una sola scala di accesso normale, avente i requisiti prescritti dalla vigente Convenzione I.L.O. ed un mezzo sussidiario di uscita di emergenza.

Entrambe queste vie di accesso debbono essere sempre vigilate da un membro dell'equipaggio o da un guardiano.

Durante le ore notturne o in caso di scarsa visibilità i suddetti accessi debbono essere bene illuminati. Non é ammesso a tal fine l'uso di lampade portatili.

**Articolo 36**  
**Servizio di guardia**

Il Comando di bordo deve provvedere ad assicurare un servizio ininterrotto di guardia agli approdi ed alle scale di bordo per impedire l'accesso agli estranei non autorizzati e per fare osservare le precauzioni antincendio, antinfortunistiche e di security.

Previa autorizzazione dell'Autorità Marittima il servizio di guardia può essere disimpegnato a bordo, da altro personale qualificato in sostituzione delle persone dell'equipaggio.



## CAPO V

### Operazioni di carico e scarico delle navi cisterna

#### Articolo 37

##### Misure di controllo e di sicurezza

I Comandanti delle navi cisterna previste arrivare nel porto Taranto devono comunicare via fax o via e-mail alla Capitaneria di Porto, con 24 (ventiquattro) ore di anticipo rispetto all'arrivo in porto, il tipo di greggio (crude oil) trasportato indicando, altresì, la concentrazione in p.p.m. di composti solforati contenuti nel carico. Gli elementi di conoscenza in parola, ove noti, potranno essere forniti con congruo anticipo anche dalla società ENI a titolo di collaborazione.

In mancanza di detta dichiarazione e, comunque, in caso di superamento dei limiti di sicurezza (concentrazione di  $H_2S \geq 10$  p.p.m) nessuna operazione portuale potrà essere autorizzata senza la preventiva ispezione di sicurezza dell'unità – che può essere eseguita in rada o all'ormeggio – da parte del consulente chimico di porto, con chiamata a cura dell'Agenzia Marittima Raccomandataria della nave stessa. In ogni caso, prima dell'ispezione è vietato l'accesso a bordo di coloro che non fanno parte dell'equipaggio.

Le manovre a terra relative alle operazioni di carico e scarico delle navi cisterna ed i collegamenti alle medesime devono essere effettuati da personale tecnico competente.

Le operazioni di carico e scarico devono svolgersi in stretto coordinamento tra il comando di bordo ed il personale incaricato delle operazioni di imbarco e sbarco; le operazioni stesse devono sempre svolgersi a bordo in presenza di un ufficiale della nave ed a terra di un tecnico caricatore o ricevitore.

Nel caso di avaria o anomalie che compromettano la funzionalità degli impianti e la regolarità delle operazioni, queste devono essere interrotte senza indugio e deve essere data immediata notizia alla Autorità Marittima.

Il personale in servizio ai terminali del porto deve mantenersi in contatto con il personale responsabile degli stabilimenti ubicati fuori dall'ambito portuale, per tutto quanto attiene alla manovra e alla sicurezza degli impianti e loro collegamenti tra porto e stabilimento.

#### Articolo 38

##### Sospensione delle operazioni e segnalazioni d'emergenza

I Comandanti delle navi, nel caso di avarie o anomalie, che compromettano la funzionalità degli impianti o la regolarità delle operazioni, devono sospendere, senza indugio, le operazioni stesse e darne immediata notizia all'Autorità Marittima. Manifestandosi un principio di incendio a bordo o a terra, le società petrolifere o i Comandanti delle navi dovranno immediatamente informare del fatto l'Autorità Marittima ed i Vigili del Fuoco.

#### Articolo 39

##### Misure da adottare in caso di grave pericolo

In caso di grave pericolo, per la sicurezza del porto, l'Autorità Marittima può ordinare la sospensione delle operazioni di carico o scarico, bunkeraggio, degassificazione o zavorramento, oppure l'allontanamento delle navi di cui al primo comma dell'art. 28 dal posto di ormeggio o dal porto.

## **Articolo 40**

### **Locali apparato motore**

L'apparato motore di propulsione (in caso di nave avente due o più apparati, almeno uno di essi) deve essere sempre pronto a funzionare. E' pertanto vietato compiere lavori che possano immobilizzare la nave, senza l'autorizzazione della Capitaneria di Porto, la quale, se si tratta di nave con liquidi o gas infiammabili, ovvero con gas non infiammabili ma velenosi, o di nave non degassificata, può consentire il carico, lo scarico o la sosta solo quando sia assicurata l'assistenza della nave da parte di rimorchiatori.

## **CAPO VI**

### **Servizi tecnico – nautici**

#### **Articolo 41**

##### **Pilotaggio**

Il servizio di pilotaggio è disciplinato da apposito Regolamento approvato con Decreto Ministeriale in data 12 dicembre 1996. Con provvedimento a parte sono stabilite le tariffe del servizio.

Il servizio di pilotaggio è obbligatorio per l'entrata e l'uscita delle navi, per i movimenti all'interno del porto, esclusi quelli che si effettuano lungo la stessa banchina, quando non comportino l'uso delle macchine e/o dei rimorchiatori.

#### **Articolo 42**

##### **Rimorchio**

Il servizio di rimorchio è disciplinato dal Regolamento allegato all'Ordinanza n. 90/2008 in data 24.05.2008.

Il numero dei rimorchiatori da impiegare nelle manovre di ormeggio/disormeggio é disciplinato dall'Ordinanza N°153/2003 in data 27 giugno 2003

Con provvedimento a parte sono stabilite le tariffe del servizio.

#### **Articolo 43**

##### **Ormeggio**

Il servizio di ormeggio è disciplinato dal Regolamento allegato all'Ordinanza n. 225/2007 in data 29.11.2007 e dall'Ordinanza n° 53/2009 in data 28.02.2009.

In aggiunta a quanto previsto dal precedente articolo 14 nelle operazioni di ormeggio dovranno essere osservate le norme di comportamento di seguito riportate.

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

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.

Il personale di bordo deve sorvegliare affinché i cavi di ormeggio rimangano tutti in tensione adeguata e in caso di condimento avverse, deve adottare tutte le misure per non danneggiare le opere portuali e le navi presenti in banchina.

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

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.

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.

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 ed in modo da non ostacolare le operazioni di imbarco e sbarco delle navi attraccate alla stessa banchina.

#### **Articolo 44 Avvisatore Marittimo**

L'Avvisatore Marittimo svolge il servizio di avvistamento navi e di registrazione dei dati rilevanti (ora di arrivo/partenza, ancoraggio, entrata/uscita, ormeggio/disormeggio), nonché il servizio di comunicazioni di carattere commerciale non operativo, a favore della navi e/o delle loro agenzie marittime raccomandatarie.

Svolge, inoltre, il servizio relativo alla gestione delle comunicazioni delle operazioni di bunkeraggio in porto (Ordinanza 101/2007 in data 14.06.2007) e quelle relative all'avvenuta ammissione a libera pratica sanitaria da parte dell'Ufficio di Sanità Marittima ed Aerea di Frontiera (Ordinanza n° 131/2007 in data 19.07.2007).

L'attività di acquisizione, trattamento e fornitura di dati utili ai fini di polizia marittima, di sicurezza delle navi e della navigazione in porto ed in rada, deve essere considerata di ausilio e complementare a quella dell'Autorità Marittima.

Il servizio dell'Avvisatore Marittimo è regolamentato dall'Ordinanza n. 234/2007 in data 19.12.2007.

#### **Articolo 45 Sommozzatori e palombari**

L'esplicazione di qualsiasi attività nell'ambito portuale che comporti l'impiego di palombari o sommozzatori civili è soggetta alla preventiva autorizzazione ed alla vigilanza della Capitaneria di Porto.

I palombari ed i sommozzatori autorizzati ad operare nel porto di Taranto sono esclusivamente quelli iscritti nell'apposito registro tenuto dalle Capitanerie di Porto ai sensi dell'art. 205 del Regolamento per l'esecuzione al Codice della Navigazione, salvo che la legge non disponga diversamente.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano ai palombari e ai sommozzatori militari. L'Autorità Militare che impiega il predetto personale nell'ambito portuale è tenuta, comunque, a darne comunicazione alla Capitaneria di Porto.

L'attività dei palombari e dei sommozzatori è subordinata al rispetto delle norme di cui al Capo XV del presente Regolamento.

Le imprese autorizzate ad eseguire lavori subacquei nel porto di Taranto o i singoli palombari che esercitano la loro attività nel porto sono tenuti in base all'art. 204 del Regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione – Parte marittima – a sottoporre a preventiva visita di collaudo oltre che le imbarcazioni anche gli apparecchi da palombaro (pompe, compressori, manichette, scafandri ecc.) da effettuarsi a cura di idoneo Istituto di classifica.

Qualora un palombaro/sommozzatore iscritto nel registro istituito presso la Capitaneria di Porto di Taranto intenda operare in altro porto, dovrà presentare una richiesta contenente:

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

La Capitaneria di Porto, verificata la regolare effettuazione delle visite mediche, rilascerà l'autorizzazione, subordinandola alla preventiva comunicazione all'Autorità Marittima del luogo ove sarà temporaneamente esercitata la professione.

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

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

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

Le imbarcazioni e gli stessi apparecchi dovranno essere successivamente visitati da Istituto di classifica con la periodicità dallo stesso stabilita.

Gli estremi delle visite di collaudo e di quelle periodiche saranno annotati sulle licenze dei galleggianti nei quali sono sistemati gli apparecchi da palombaro e nei registri di iscrizione dei galleggianti stessi.

I palombari devono essere coadiuvati da una guida, da un aiutante e da almeno due persone per il funzionamento della pompa. Essi devono avere piena conoscenza dei segnali di convenzione per comunicare con l'esterno. Il materiale occorrente per il servizio dei palombari deve essere mantenuto in ottime condizioni di funzionamento. Le manichette per la condotta dell'aria devono avere una nervatura metallica a spirale ed essere opportunamente protette con idoneo materiale. Prima dell'immersione del palombaro occorre accertarsi che le guarnizioni degli stantuffi delle pompe siano bene imbevute d'acqua e che le manichette non contengano polvere o altre sostanze.

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

La pulizia subacquea delle carene delle navi deve essere preventivamente autorizzata dall'Autorità Marittima che, di volta in volta, determinerà le eventuali prescrizioni aggiuntive da adottare.

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.

Il medesimo divieto è fatto alle persone a nuoto e ai pescatori subacquei.

Chiunque debba operare in immersione a distanze inferiori a quella indicata dovrà ottenere la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto. Le esercitazioni dei subacquei entro gli specchi acquei portuali debbono essere autorizzate di volta in volta dalla Capitaneria di Porto.

#### **Articolo 46** **Servizi di battellaggio**

Il trasporto via mare di passeggeri, membri di equipaggio e merci diverse dal carico, fra la terra e le navi ancorate ed ormeggiate nelle rade di Mar Grande e Mar Piccolo di Taranto e nell'ampliamento a Ovest di Punta Rondinella è riservato alle imbarcazioni appartenenti a ditte espressamente autorizzate dalla Capitaneria di Porto mediante rilascio di licenza di concessione, costituite o meno in gruppo.

Il trasporto di persone con i mezzi di pertinenza della nave è consentito solo nei casi di emergenza o di comprovata necessità (trasporto di feriti od ammalati gravi, sinistri, disgraziati accidenti).

Alle navi impegnate nelle operazioni di carico e scarico delle merci è vietato, dallo stesso lato, il contemporaneo imbarco o sbarco di provviste o dotazioni di bordo per non ostacolare le operazioni di lavoro portuale in corso, salvo che non si tratti di piccoli colli a mano e comunque in numero ragionevolmente limitato.

Ai conduttori di imbarcazioni da pesca e da diporto è rigorosamente vietato esercitare il trasporto di cose o di persone e pagamento.

Le tariffe per le suddette prestazioni sono approvate dalla Capitaneria di Porto con separato provvedimento.

Le imbarcazioni che si affiancano alle navi per l'imbarco di provviste di bordo o per altre operazioni di trasporto merci o passeggeri, devono eseguire tali operazioni con la massima rapidità in modo che la sosta sotto bordo sia limitata al periodo di tempo strettamente necessario.

Le imbarcazioni che si avvicinano alle navi cisterna devono avere il motore esclusivamente a combustione interna e lo scafo munito di bottazzo di gomma o di materiale plastico o di fibra vegetale ed essere munite di reti parascintille.

**Articolo 47**  
**Servizi di rifornimento**

I servizi di rifornimento di acqua e di bunker a mezzo di navi o di bettoline nel porto di Taranto è effettuato da società private dietro rilascio di apposite licenze di concessione.

Il rifornimento di acqua a mezzo autobotte è di competenza dell'Autorità Portuale di Taranto.

Con separato provvedimento la Capitaneria di Porto approva le tariffe per i relativi servizi.

## **CAPO VII**

### **Servizio Integrativo Antincendio**

#### **Articolo 48**

##### **Disciplina del servizio**

Per quanto riguarda il servizio integrativo antincendio sia a bordo che a terra, si applicano le norme contenute nell'ordinanza n. 138/2009 in data 21 maggio 2009 e successive modifiche ed integrazioni con la quale è stato approvato e reso esecutivo "Il Regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel porto di Taranto".

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 modifiche ed integrazioni.



## **CAPO VIII**

### **Prevenzione inquinamento da idrocarburi delle acque portuali**

#### **Articolo 49**

##### **Disposizioni generali**

Ferme restando le disposizioni delle vigenti Convenzioni Internazionali, delle leggi e delle ordinanze in materia, è fatto assoluto divieto a tutte le navi e galleggianti, italiane e straniere, di qualsiasi tipo, di versare idrocarburi, residui di prodotti petroliferi, acque di lavaggio, morchie, zavorre e simili comunque contenenti tali residui, nelle acque del porto di Taranto.

#### **Articolo 50**

##### **Raffinerie, depositi costieri, cantieri navali, officine, impianti vari.**

Alle ditte concessionarie di raffinerie, depositi o impianti costieri di idrocarburi nonché alle restanti ditte o industrie (cantieri navali, officine, stabilimenti ed impianti di distribuzione automatica di carburanti etc.) che comunque impieghino o trattino idrocarburi, è fatto obbligo di adottare tutte le precauzioni idonee e necessarie ad evitare che gli idrocarburi, loro miscele e residui, di qualsiasi quantitativo o proporzione, possano giungere in mare sia direttamente che attraverso fognature, canalizzazioni o altro.

E' fatto obbligo di realizzare, all'interno degli stabilimenti impianti capaci di ricevere e depurare le acque di zavorra e di lavaggio delle petroliere secondo la normativa in vigore.

L'Autorità Marittima e le Autorità preposte al controllo hanno la facoltà di richiedere in qualsiasi momento il prelevamento di campioni per le analisi che riterranno opportuno fare eseguire.

Le Ditte che richiedono l'autorizzazione per effettuare la pulizia delle tanche da idrocarburi dovranno dimostrare di avere mezzi idonei alla raccolta ed al recupero/smaltimento dei residui, ed attenersi alle norme del presente Capo.

#### **Articolo 51**

##### **Caricazione, scarica e rifornimento di idrocarburi**

Le operazioni di caricazione, scarica e rifornimento di idrocarburi devono essere effettuate con condizioni meteomarine che consentano il loro sicuro svolgimento e l'individuazione di eventuale fuoriuscita di prodotto. A tal fine l'Autorità Marittima potrà, in qualunque momento, per motivi di sicurezza della navigazione, ed a suo insindacabile giudizio, ordinare la sospensione delle operazioni.

#### **Articolo 52**

##### **Obblighi per la prevenzione degli inquinamenti**

Al fine di consentire un pronto contenimento e recupero del prodotto versato in mare ed evitare quindi il suo spandimento su maggiori aree con conseguente emulsione, alle ditte concessionarie di raffinerie, stabilimenti e depositi costieri ed a quelle autorizzate ad effettuare operazioni di movimentazione di prodotti comunque inquinanti è fatto obbligo di:

- a. mantenere un costante servizio di pulizia degli specchi acquei adiacenti i terminali degli oleodotti e di quelli adiacenti le banchine interessate o i pontili petroliferi dai residui di idrocarburi e/o di altre sostanze inquinanti, a mezzo di un natante opportunamente attrezzato con sistemi di recupero, idonei serbatoi e/o contenitori di stoccaggio e panne galleggianti pronte all'impiego, ritenuti idonei dall'Autorità Marittima;
- b. disporre di un mezzo nautico, ritenuto idoneo dall'Autorità Marittima, pronto a muovere per lo spargimento di sostanze disinquinanti di cui al successivo comma c). Nessuna operazione di carica, scarica o rifornimento di idrocarburi o altra sostanza inquinante, potrà essere iniziata senza che il mezzo nautico di cui sopra sia presente sul posto, pronto ad operare, e senza che le panne galleggianti siano state adeguatamente posizionate in modo da contenere almeno 2000 mq. di superficie marina. È lasciata tuttavia facoltà alla ditta concessionaria del servizio prevenzione antinquinamento, che assume la responsabilità delle operazioni, di posizionare le panne galleggianti a propria discrezione in relazione alle condizioni meteorologiche, al tipo di prodotto movimentato, ecc.;
- c. mantenere nell'ambito portuale un congruo deposito di prodotti idonei a bonificare le acque inquinate. Detto prodotto deve essere assolutamente innocuo e non tossico e dal suo impiego non deve derivare, quindi, alcuna alterazione per quanto concerne le condizioni igienico – sanitarie delle zone da bonificare, la vita animale, vegetale e la pescosità. I prodotti devono comunque rispondere ai requisiti indicati dalle Autorità competenti, secondo le disposizioni in vigore;
- d. mantenere panne galleggianti atte a circoscrivere la nave, per una lunghezza complessiva di m. 900 ed in posizione idonea a poter essere messe in opera rapidamente onde contenere i liquidi inquinanti ed evitare lo spandimento;
- e. destinare apposito personale per la sorveglianza delle operazioni di innesto e disinnesto delle manichette ai terminali degli oleodotti o per lo spostamento dei bracci di carico nonché delle precauzioni indispensabili per evitare il colaggio in mare o sulle banchine dei prodotti residui contenuti in dette tubazioni di collegamento o la rottura delle tubazioni stesse;
- f. assicurare sui pontili o piattaforme la vigilanza continua sull'andamento di ogni singola operazione con particolare riguardo alle tubazioni di collegamento fra la nave e il terminale dell'oleodotto allo scopo di rilevare l'eventuale fuoriuscita di prodotto e dare il tempestivo allarme. Nel caso di navi che operino lontano da installazioni presidiate da personale delle ditte, tale sorveglianza dovrà essere effettuata con idoneo mezzo nautico che dovrà sostare sotto il bordo della nave e nei pressi del terminale per tutta la durata delle operazioni.
- g. riempire con acqua o con altro prodotto, ritenuto idoneo, le manichette flottanti, in caso di interruzione delle operazioni in corso o alla fine delle operazioni stesse;
- h. assicurare l'esistenza e l'efficienza di un sistema di comunicazione tra la nave e la stazione di pompaggio idoneo a consentire di impartire l'ordine dell'immediata interruzione del pompaggio e delle operazioni in corso in caso di fuoriuscita del prodotto per qualsiasi motivo;
- i. comunicare alla Capitaneria di Porto le norme di manutenzione degli impianti, assoggettandosi ai controlli ed alle verifiche che la predetta Autorità ritenesse di effettuare, d'intesa con l'Ufficio del S.I.I.T. e con il Comando Provinciale dei VV.F., per accertare la scrupolosa osservanza delle norme dell'Autorità Portuale di Taranto ove competente;
- j. promuovere il controllo annuale, da parte della Commissione locale prevista dall'art. 48 del Regolamento al Codice della Navigazione, (Parte Marittima) delle manichette flessibili o dei bracci di carico che collegano i terminali degli oleodotti alle navi od adoperate per le operazioni di bunkeraggio. La Commissione dovrà poter rilevare, da apposite registrazioni tenute dalle ditte, le ore di effettivo impiego di ciascuna

manichetta. In ogni caso nessuna manichetta in gomma potrà essere considerata idonea all'uso dopo tre anni dalla sua messa in esercizio;

- k. segnalare immediatamente all'Autorità Marittima, per l'adozione dei provvedimenti previsti dal piano di emergenza, qualunque danno o incidenti di qualsiasi natura che dovessero verificarsi durante le operazioni di caricazione e scarica e, in ogni tempo, ai terminali a mare, sospendendo le eventuali operazioni in corso e provvedendo rapidamente, a propria cura e spese, alla pulizia delle acque inquinate, salva l'eventuale azione di rivalsa nei confronti dei responsabili dell'inquinamento di cui all'art. 49;
- l. mantenere, a proprie spese, un servizio di pulizia delle acque del Mar Grande, dai residui di oli minerali galleggianti.

Tale servizio deve essere effettuato con mezzi adeguati e con continuità.

Per le incombenze derivanti dalle disposizioni contenute nel presente articolo, le ditte interessate hanno facoltà di servirsi d'impresе appositamente attrezzate, purché autorizzate dall'Autorità Marittima.

### **Articolo 53** **Obblighi antinquinamento a bordo delle navi**

Sulle navi che hanno a bordo idrocarburi, come carico o combustibile, è fatto obbligo:

- a. al Comandante, o all'ufficiale di coperta da questi incaricato, di effettuare la sorveglianza necessaria affinché, durante le operazioni di caricazione, scarica o rifornimento:
  - un membro qualificato dell'equipaggio sia destinato all'effettuazione delle manovre per il travaso ed alla sorveglianza del buon funzionamento dei mezzi di carico e scarico: nel caso di movimentazione contemporanea di più prodotti dovrà essere destinata una persona per ogni prodotto;
  - le tubazioni e le pompe siano in buone condizioni di manutenzione e funzionamento e le tubazioni di collegamento col terminale dell'oleodotto (manichette, bracci, etc.) siano stagne in modo da evitare qualsiasi spandimento, abbiano lunghezza sufficiente a permettere adeguati movimenti della nave e siano opportunamente sospesi a mezzo di imbragature di tela o con collari di legno se trattasi di manichette, o messe in condizioni di non creare sollecitazioni sui manifold delle navi se trattasi di bracci oscillanti o altre tubazioni;
  - gli ombrinali di coperta siano tappati per evitare eventuali colaggi in mare di prodotto e siano sistemati sotto le connessioni delle manichette recipienti adatti a raccogliere eventuali perdite di prodotto;
  - sia evitata la possibilità di ritorno del prodotto da terra alla nave o di fuoriuscita di esso dalle cisterne;
  - sia possibile, in ogni momento e circostanza, arrestare prontamente le operazioni in corso;
  - sia provveduto alla raccolta, nel più breve tempo possibile, del prodotto eventualmente sparso in coperta;
- b. al Direttore di macchina, o all'ufficiale di macchina da questi incaricato, di effettuare la sorveglianza necessaria affinché:
  - siano evitate perdite o colaggi nel corso delle operazioni di carico, scarico, rifornimento o trasferimento del bunker all'interno della nave o quando vengono usati separatori di residui oleosi nell'acqua;
  - le sentine non destinate alla raccolta di residui oleosi non vengano inquinate da spargimenti o colaggi di tubolature, ghiotte, etc.;

- le pompe del carico per lo zavorramento della nave, a fine scarica, siano poste in funzione prima dell'apertura delle valvole di mandata delle pompe stesse.

Alle navi vuote che arrivano in porto per caricare prodotti petroliferi è fatto obbligo:

a. di avere a bordo, al momento dell'accosto per operazioni commerciali, acqua di zavorra e/o di lavaggio per un quantitativo non inferiore a quello di seguito specificato:

- 20% della portata per le navi con portata inferiore alle 20.000 tonn.;
- 22% della portata per le navi con portata compresa tra 20.000 e 50.000 tonn.;
- 25% della portata per le navi con portata superiore a 50.000 tonn., ma inferiore a 70.000 tonn.;
- un quantitativo di zavorra che consentirà una immersione collegata ad idoneo assetto longitudinale per tutte le navi aventi portata lorda superiore alle 70.000 tonn.; a tal fine la immersione al centro non dovrà essere inferiore a  $m. 2 + 0,02 L$  ( $L$  = Lunghezza di classifica della nave) associata ad una differenza di immersione tra poppa e prua non inferiore a  $0,015 L$ , e l'immersione a poppa dovrà essere tale da garantire la piena immersione dell' elica.

Potrà essere fatta eccezione alle prescrizioni di cui sopra consentendosi quantitativi inferiori di zavorra in caso di brevi itinerari sotto costa (inferiori a 5 ore) in condizioni meteomarine favorevoli, per navi inferiori e 3.000 tpi. che ne facciano richiesta, purché i collegamenti in aspirazione e scarica a mare siano sigillati.

b. di avviare agli impianti di cui al precedente comma 1, le acque di zavorra e di lavaggio, fatta eccezione per quella di zavorra segregata e quella di zavorra mantenuta permanentemente a bordo a limitazione della capacità di carico, prima che vengano iniziate le operazioni di carico.

Non sono soggette agli obblighi di cui sopra le petroliere che non abbiano trasportato petrolio grezzo, olio combustibile, olio diesel pesante, olio lubrificante o altri prodotti inquinanti.

Le petroliere che, dopo aver scaricato gli slops dalle cisterne, si trovino nelle necessità di lavare in banchina le cisterne stesse per eliminare gli ultimi residui, dovranno scaricare ovviamente anche queste ultime acque di lavaggio negli impianti a terra.

#### **Articolo 54**

##### **Responsabilità, risarcimento danni in dipendenza delle operazioni di bonifica**

L'effettuazione delle operazioni di imbarco e sbarco di idrocarburi, bunkeraggi compresi, è subordinata all'esplicito impegno delle ditte cariatrici o ricevatrici del carico di risarcire i danni e gli oneri connessi con la bonifica delle acque marine che, in dipendenza delle suddette operazioni, possano derivare per inquinamento di acque portuali da idrocarburi, fatta salva la facoltà di esercitare azione di rivalsa a carico degli eventuali responsabili per inosservanza delle disposizioni vigenti in materia.

## **CAPO IX**

### **Rifornimento di oli combustibili e lubrificanti alle navi in porto (BUNKERAGGIO)**

#### **Articolo 55**

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

Le presenti norme si applicano alle operazioni di rifornimento/bunkeraggio alle navi ormeggiate in porto e nella rada del porto di Taranto ed alle piccole unità adibite al traffico locale, da diporto e da pesca all'ormeggio nelle zone in cui sono ubicati impianti fissi in banchina e, per quanto applicabili, negli altri porti/approdi minori del Circondario Marittimo di Taranto.

#### **Articolo 56**

##### **Ditte/Società autorizzate all'esercizio del servizio di rifornimento**

###### Bunkeraggio a mezzo bettolina

Sono autorizzate le ditte/società in possesso di concessione rilasciata dalla Capitaneria di Porto di Taranto, ai sensi degli articoli 6 e 66 del Codice della Navigazione, nonché ai sensi dell'art. 60 del relativo Regolamento di Esecuzione, disciplinate dall'Ordinanza n. 17/03 in data 28 gennaio 2003 della Capitaneria di Porto.

###### Bunkeraggio a mezzo oleodotto (deposito)

Sono autorizzate le ditte/società concessionarie di depositi di prodotti petroliferi. Le relative concessioni sono rilasciate dall'Autorità Portuale di Taranto.

###### Bunkeraggio a mezzo distributore fisso in banchina

Sono autorizzate le ditte/società concessionarie di distributori fissi in banchina. Le relative concessioni sono rilasciate, per la circoscrizione territoriale di competenza, dall'Autorità Portuale di Taranto. Per gli altri porti/approdi minori la concessione potrà essere rilasciata dalla Capitaneria di Porto di Taranto o dalla Regione a seconda che si tratti di porti di rilevanza nazionale o regionale.

###### Bunkeraggio a mezzo autobotte/distributore mobile in banchina

Sono autorizzate le ditte/società che abbiano ottenuto la preventiva autorizzazione dell'Autorità Portuale di Taranto in applicazione dell'art. 68 del Codice della Navigazione o, della Capitaneria di Porto di Taranto, se effettuato nei porti/approdi minori del Circondario Marittimo.

#### **Articolo 57**

##### **Modalità di bunkeraggio**

Le operazioni di bunkeraggio possono essere effettuate con combustibili liquidi e lubrificanti, il cui punto di infiammabilità (determinato con il sistema a vaso chiuso) sia superiore/uguale a 60° C.

Dette operazioni possono essere effettuate:

- a mezzo bettoline in banchina o in rada;
- a mezzo distributori mobili conformi al D.M. 19 marzo 1990;
- a mezzo autobotte;
- a mezzo oleodotto e/o distributore fisso;

- a mezzo distributori automatici fissi, come definiti dal D.Lgs. n. 32 in data 11 febbraio 1998. Detti distributori automatici fissi sono atti al rifornimento di carburante ad unità da traffico locale, da pesca e da diporto. Qualora in possesso dei requisiti tecnici e delle previste autorizzazioni presso tali distributori potranno essere erogati combustibili con punto di infiammabilità inferiore a 60° C.

## **Articolo 58**

### **Definizioni**

Ai fini delle presenti norme si intende:

- per “bunkeraggio” il complesso delle operazioni di rifornimento di liquidi combustibili e lubrificanti destinati alla propulsione ed ai servizi della nave – con punto di infiammabilità maggiore/uguale a 60° C – effettuato ad unità navali all’ormeggio in porto o alla fonda in rada;
- per “nave” l’unità navale da rifornire;
- per “bettolina” una nave cisterna di piccole dimensioni che effettua servizio di bunkeraggio e specificamente autorizzata all’esercizio dell’attività di rifornimento di oli minerali (combustibili e lubrificanti) nel porto di Taranto;
- per “autobotte” quei veicoli cisterna (motrici e rimorchi) rispondenti alle modalità costruttive richieste dalle norme stabilite dal Dipartimento per i Trasporti Terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché di quelle previste dalla vigente normativa (ADR) per il trasporto di merci pericolose su strada e di quelle contenute nel D.M. 31 luglio 1934 e successive modifiche ed integrazioni;
- per “Guardia ai Fuochi” il personale iscritto nei registri della Capitaneria di Porto di Taranto che esercita, su autorizzazione della stessa, l’attività di servizio integrativo antincendio. Lo stesso deve aver frequentato il corso di aggiornamento previsto dal Decreto legislativo 17 settembre 1994, n. 626 e s.m., ed essere in possesso della relativa attestazione;
- per “vigilanza a terra” la sorveglianza effettuata dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e/o da personale abilitato “Guardia ai Fuochi” del servizio integrativo antincendio portuale, svolta in banchina nel corso delle operazioni di rifornimento della nave a mezzo autobotti o a mezzo distributori mobili conformi al D.M. 19 marzo 1990.

## **Articolo 59**

### **Esenzioni**

Il presente Regolamento non si applica:

- alle operazioni di approvvigionamento di prodotti combustibili e lubrificanti contenuti in fusti, per le quali si rimanda alla particolare disciplina prevista per l’imbarco di questa tipologia di merci;
- alle navi militari, che dovranno garantire equivalenti misure di prevenzione antincendio ed antinquinamento secondo propri regolamenti di servizio interni.

## **Articolo 60**

### **Illuminazione**

Le operazioni di rifornimento possono essere eseguite nell’arco delle ventiquattro ore.

Nel caso di operazioni in ore notturne la zona deve essere adeguatamente illuminata. L’intensità di illuminazione (illuminamento) non deve risultare inferiore a 10 lux ad 1

metro dai piani di lavoro. Indicazioni specifiche sono riportate per i vari casi di bunkeraggio.

L'impianto elettrico deve essere realizzato in conformità al disposto della legge 46/90, così come modificata dalla legge 17/2007.

### **Articolo 61** **Condizioni meteorologiche**

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

In caso di peggioramento delle condizioni stesse, ovvero in caso di cattive condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnato da scariche atmosferiche, le operazioni di rifornimento/bunkeraggio devono essere immediatamente sospese. Di tale sospensione, e dell'eventuale ripresa delle operazioni, dovrà essere tempestivamente informata la Capitaneria di Porto, da parte dei responsabili.

### **Articolo 62** **Caratteristiche delle manichette**

Le manichette utilizzate per le operazioni di bunkeraggio debbono essere costruite in conformità alle norme EN 1765 o BS 1435, collaudate all'atto della fornitura e periodicamente controllate e pressate (ogni dodici mesi), indipendentemente dal numero di ore di lavoro, allo scopo di accertare la loro integrità, come previsto nella circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione – Unità di Gestione delle Infrastrutture per la Navigazione e Demanio Marittimo n. 105 del 21 settembre 2000.

Ogni manichetta deve essere dotata di apposito certificato sul quale debbono essere riportate, tra l'altro, le condizioni massime di esercizio che debbono essere stampigliate anche su ogni singola manichetta, così come previsto dalla normativa vigente (D.M. 3 maggio 1984).

I relativi certificati, copia dei quali deve essere esibita a richiesta del personale che effettua i controlli a bordo, devono contenere le seguenti informazioni:

- massima pressione di esercizio;
- massima temperatura di esercizio;
- prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
- data e pressione di collaudo;
- certificato di collaudo.

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

### **Articolo 63** **Responsabilità delle operazioni di bunkeraggio**

#### Bunkeraggio a mezzo bettolina

Oltre al Comandante della nave da rifornire e, qualora designato, l'Ufficiale responsabile per la sorveglianza antincendio di bordo, sono ritenuti congiuntamente responsabili delle operazioni anche il Comandante della bettolina ed eventualmente, qualora designato, l'Ufficiale responsabile della sicurezza.

### Bunkeraggio mediante autobotti/distributori mobili

Oltre al Comandante della nave da rifornire e, qualora designato, l'Ufficiale responsabile per la sorveglianza antincendio di bordo, sono congiuntamente responsabili delle operazioni di bunkeraggio, il titolare della ditta rifornitrice e l'autista dell'autobotte.

### Bunkeraggio a mezzo oleodotto (deposito)

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

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

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

## **Articolo 64 Requisiti delle bettoline**

Le bettoline impiegate nel servizio di rifornimento alle navi devono essere in possesso dei requisiti tecnici prescritti dal RINA e ritenuti idonei dalla Capitaneria di Porto di Taranto nonché ottemperare a tutte le norme in materia di sicurezza della navigazione previste per tale tipo di unità navali.

Le menzionate unità devono inoltre essere fornite:

- di impianti e dotazioni idonee (reticelle taglia fiamma, punti caldi protetti, distanziatori, parabordi etc.) per effettuare le operazioni di rifornimento in sicurezza anche a navi destinate al trasporto di prodotti classificati pericolosi;
- di attrezzature e dotazioni idonee a prevenire e contenere sversamenti di idrocarburi in mare (efficienti sistemi di chiusura degli ombrinali, ghiotte per la raccolta degli eventuali colaggi, scorte di assorbenti inerti etc.);
- di bottazzi di gomma o di legno o di idonei parabordi, di cavi di ormeggio non metallici e di parafiamma a tutti gli scarichi.

Le bettoline devono essere sempre in condizioni di allontanarsi prontamente con i propri mezzi dalla nave rifornita sia in caso di emergenza, sia in caso di sospensione o di interruzione del rifornimento dovuta a qualsiasi motivo; in tali casi dovrà essere subito informata la Centrale Operativa della Capitaneria di Porto.

Qualora le bettoline siano precedentemente impiegate per trasporto di prodotti infiammabili (punto di accensione non superiore a 60° C), prima della loro utilizzazione per il servizio di rifornimento dovranno essere munite di relativo certificato di gas – free rilasciato dal competente Chimico di Porto, che dovrà essere conservato a bordo.



## Articolo 65

### Rifornimento a mezzo bettolina a navi ormeggiate in porto

Il rifornimento di liquidi combustibili alle navi a mezzo di bettolina può essere effettuato ottemperando le seguenti prescrizioni, oltre quelle di carattere generale:

- durante le operazioni di affiancamento/disormeggio della bettolina alla nave da rifornire dovranno essere sospese le operazioni commerciali in atto;
- la nave, qualora movimenti liquidi infiammabili di categoria A o B o merci pericolose in colli di classe 1, 2, 3, 4, 5 e 7, deve sospendere le operazioni commerciali per tutta la durata del rifornimento. Qualora si tratti di rifornimento a nave petroliera, gasiera e chimichiera non degassificate, il rifornimento è consentito se la nave sta effettuando operazioni di discarica mentre, durante la caricazione, il rifornimento è consentito solo nel caso in cui la nave stia caricando prodotti con punto di infiammabilità > 60° C e a condizione che:
  1. per tutta la durata del bunkeraggio sulla nave sia presente un operatore della bettolina in prossimità del connettore, pronto ad effettuare il distacco rapido in caso di necessità. La bettolina deve essere sempre in condizione di allontanarsi prontamente con i propri mezzi in caso di emergenza;
  2. la bettolina sia dotata di un rilevatore portatile di gas nell'atmosfera;
  3. gli strumenti per effettuare la connessione siano antiscintilla;
- nel caso di nave cisterna o gasiera con liquidi pericolosi o vuote ma non degassificate, devono essere interrotte eventuali operazioni di zavorramento (per le navi pre-Marpol), spostamento del carico, lavaggio o pulizia delle cisterne;
- è vietato qualsiasi tipo di rifornimento a navi cisterna durante le operazioni di movimento zavorre e ventilazione delle cisterne di navi che abbiano trasportato prodotti di categoria A e B, nonché durante le operazioni di crude-oil washing, allibo, e ritiro slops;
- gli impianti antincendio delle due unità navali devono essere tenuti pronti all'immediato impiego;
- durante lo svolgimento delle operazioni di rifornimento deve essere assicurato, altresì, il servizio di "Guardia ai fuochi" secondo le modalità previste dal "Regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel porto di Taranto" approvato e reso esecutivo con Ordinanza n. 138/2009, nonché il servizio di prevenzione inquinamento da idrocarburi delle acque portuali secondo le modalità di cui ai precedenti articoli 51 e 52;
- durante il rifornimento, a bordo o sulla banchina prospiciente non deve essere eseguito alcun lavoro che possa generare scintille o calore. Nessuna operazione può essere effettuata sul lato dove è accostata la bettolina;
- è vietato fumare a bordo di entrambe le unità;
- la bettolina deve sostare il più possibile lontano da sfoghi di aria o da sorgenti di vapori infiammabili;
- le navi intente in operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei Segnali o una luce rossa per il periodo notturno visibile per tutto l'arco dell'orizzonte;
- le manichette impiegate devono essere debitamente collaudate, in buone condizioni e dotate di innesti a tenuta perfetta. Le stesse devono essere adeguatamente sorrette e di idonea lunghezza onde evitare strappi;
- deve essere assicurata la equipotenzialità elettrica tra il mezzo rifornitore e la nave, attraverso idonei collegamenti di massa;
- il personale dell'unità rifornitrice deve attenersi alle disposizioni dell'ufficiale della nave, designato dal Comando di bordo quale responsabile della direzione delle operazioni, relativamente all'inizio, alla velocità del pompaggio, alla rata e alle prestazioni massime di pompaggio, ed alle assicurazioni del buon andamento delle

- stesse effettuando preventivamente le necessarie verifiche alle tubazioni, alle casse e all'impianto;
- il suddetto personale deve inoltre concordare le procedure per l'arresto di emergenza, quelle di comunicazione tra bettolina e nave;
  - tutti gli scarichi (compresi quelli della cucina) ed i motori devono essere provvisti di parascintille;
  - devono essere posizionati idonei parabordi atti ad impedire il contatto diretto agli scafi;
  - durante le operazioni di rifornimento gli ombrinali della nave e della bettolina debbono essere chiusi;
  - durante le operazioni che saranno svolte in ore notturne devono essere garantiti i valori di illuminazione pari a 10 lux ai punti di attacco delle manichette e alle manichette stesse.

### **Articolo 66** **Rifornimento a mezzo bettolina in rada**

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

- le operazioni devono essere effettuate esclusivamente nelle zone stabilite dalla Capitaneria di Porto ed in ore diurne (dall'alba al tramonto). Nei casi di comprovata emergenza la Capitaneria di Porto può autorizzare il compimento di tali operazioni anche in ore notturne, dettando di volta in volta le particolari prescrizioni che riterrà necessarie;
- le manovre di avvicinamento, di ormeggio e disormeggio della bettolina alla nave che riceve rifornimento devono essere effettuate in osservanza alle norme per prevenire gli abbordi in mare (Col Reg 1972) a cura e sotto la responsabilità dei comandanti e con le modalità da essi concordate;
- al fine di evitare disguidi, le comunicazioni tra la bettolina e la nave che riceve rifornimento, devono essere effettuate in una lingua precedentemente concordata usando termini tecnici internazionalmente noti (Standard Marine Navigational Vocabulary – IMO);
- la nave di dimensioni maggiori deve essere ancorata;
- i cavi di ormeggio passati tra le due navi devono essere correttamente manovrati in modo da poter compensare le relative variazioni di assetto dovute al trasbordo di combustibile;
- è vietata l'esecuzione di lavori a bordo che possano generare scintille o calore ed è, inoltre, vietato l'uso di fiamme libere;
- durante le operazioni di rifornimento deve essere effettuato l'ascolto radio continuo a mezzo apparato VHF/FM sulla frequenza dei servizi portuali;
- in caso di sospensione o di interruzione del rifornimento per qualsiasi motivo la bettolina deve subito allontanarsi dalla nave rifornita. In tal caso dovrà essere subito informata la Capitaneria di Porto.

La fornitura di bunker alle navi cisterna ormeggiate al campo boe della Soc. ENI S.p.A. può essere consentita prima dell'inizio della discarica, nel rispetto delle sottonotate prescrizioni/condizioni:

- osservanza delle norme disciplinanti la materia richiamate nel presente regolamento;
- la bettolina rifornitrice deve ormeggiare esclusivamente sul lato della nave opposto a quello ove vengono connesse le manichette flessibili della "sea-line";

- divieto di collegare le manichette flessibili della “sea-line” sino a completamento del bunkeraggio.

#### **Articolo 67** **Bunkeraggio mediante autobotti/distributori mobili –** **Requisiti delle autobotti/distributori mobili**

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

I distributori mobili utilizzati per il servizio di bunkeraggio devono essere conformi al D.M. 19 marzo 1990 ed in possesso del certificato di prevenzione incendi rilasciato dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco; devono essere riforniti e stoccati secondo le indicazioni di cui alle norme del presente regolamento.

#### **Articolo 68** **Banchine presso le quali è possibile effettuare le operazioni di rifornimento a** **mezzo autobotti/distributori mobili**

Escludendo le banchine non praticabili per la presenza di mezzi, apparecchiature, binari ferroviari, cordoli in cemento etc., è possibile l'effettuazione delle operazioni di bunkeraggio a mezzo di autobotte/distributore mobile presso le sotto elencate banchine:

- CALATA 1;
- 1° SPORGENTE PONENTE;
- 1° SPORGENTE TESTATA;
- CALATA 2;
- 2° SPORGENTE TESTATA;
- CALATA 4 CEMENTIR;
- CALATA 5;
- MOLO POLISETTORIALE – TERMINAL CONTENITORI.

#### **Articolo 69** **Bunkeraggio in aree portuali in concessione a società terminaliste**

Lo svolgimento di bunkeraggi, indipendentemente dal fatto che lo stesso avvenga a mezzo autobotte e/o bettolina, su banchine ricadenti nelle aree portuali in concessione è consentito previo nulla osta delle stesse società terminaliste.

Tali società dovranno adottare specifiche procedure interne al fine di disciplinare le prescrizioni e limitazioni operative allo svolgimento di tale attività in relazione all'organizzazione interna al terminal.

#### **Articolo 70** **Vigilanza a terra**

Durante l'esecuzione di tali operazioni deve essere assicurato apposito servizio di vigilanza a terra. Tale servizio può essere effettuato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco o da Guardia Fuochi abilitata, con una squadra costituita da numero 3 (tre) unità.

Se il rifornimento a mezzo autobotte avviene presso banchina dotata di impianto antincendio fisso ad acqua ed a schiuma, giudicato idoneo dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, la predetta squadra può essere costituita da 2 (due) unità.

Qualora il servizio di vigilanza sia espletato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, la squadra deve essere dotata di automezzo antincendio (motopompa). Detto servizio, dovrà essere reso ai sensi del D.M. Interno n. 261 del 22 febbraio 1996 n. 113, con relativo onere di spesa a carico del richiedente.

Nel caso in cui il servizio sia effettuato dalla squadra Guardia Fuochi, lo stesso deve essere espletato con le modalità disciplinate dal "Regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel porto di Taranto" (approvato e reso esecutivo con Ordinanza della Capitaneria di Porto di Taranto n. 138/2009 in data 21 maggio 2009 e successive modifiche ed integrazioni). Quando il rifornimento è effettuato in banchine prive di impianto antincendio adeguato (a giudizio del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco), la squadra Guardia Fuochi deve essere dotata di motopompa antincendio fornita di manichette di idonea lunghezza con boccalini a pioggia, nonché dell'attrezzatura e del materiale per l'erogazione di schiuma.

Per operazioni di particolare complessità potranno essere adottati criteri diversi di composizione della squadra, sentita la Commissione Locale ex art. 48 del Regolamento al Codice della Navigazione.

## **Articolo 71** **Prescrizioni particolari**

Fermo restando quando previsto dagli articoli precedenti, il bunkeraggio con autobotti dovrà essere effettuato osservando le seguenti ulteriori prescrizioni:

- è vietato effettuare le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte/distributore mobile senza l'autorizzazione della Capitaneria di Porto di Taranto. Una copia dell'autorizzazione viene consegnata, affinché venga presa cognizione di eventuali consegne particolari, sia al conducente dell'autobotte rifornitrice che al Capo Squadra del servizio integrativo antincendio, sia esso dei VV.F. che di ditta privata all'uopo autorizzata;
- l'autorizzazione indica l'ora di accesso dell'autobotte nell'ambito portuale;
- senza l'autorizzazione le autocisterne non possono accedere in porto;
- l'autobotte può recarsi sottobordo solo quando la nave è pronta a ricevere il rifornimento;
- i conducenti non possono allontanarsi dai veicoli (art. 84 Reg. Cod. Nav.) durante tutto il periodo della sosta e/o del rifornimento;
- ciascuna autobotte, con eventuale rimorchio, deve uscire dal porto immediatamente dopo aver effettuato il rifornimento;
- la quantità di prodotto erogabile non può essere superiore a 30 tonnellate per ogni autobotte;
- per i distributori mobili dovranno essere adottate tutte le prescrizioni e le misure antinquinamento previste per i distributori fissi.
- le autobotti ed i loro rimorchi, ovvero i distributori mobili, dovranno essere in possesso di tutte le abilitazioni e le certificazioni previste per il trasporto di prodotti infiammabili;
- durante lo svolgimento delle operazioni di rifornimento deve essere assicurato – oltre al servizio di vigilanza a terra di cui all'articolo precedente – il servizio di vigilanza antincendio a mezzo di personale di bordo;

- durante lo svolgimento delle operazioni di rifornimento deve essere assicurato il servizio di “Prevenzione inquinamento da idrocarburi delle acque portuali” disciplinato dalle norme di cui al presente Regolamento;
- le unità navali intente in operazioni di rifornimento devono tenere a riva il segnale “B” del Codice Internazionale dei segnali o una luce rossa per il periodo notturno;
- tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina, ed i motori devono essere provvisti di parascintille;
- tra l’autobotte, ovvero il distributore mobile, e la nave dovrà essere stabilita la equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa;
- nella zona interessata dal rifornimento e per tutta la durata, non devono essere effettuati lavori con fiamme libere di qualsiasi natura o che generino comunque scintille o produzione di calore;
- per tutta la durata del rifornimento intorno alla nave ed all’autobotte, ovvero distributore mobile, per un raggio di metri 20 non devono essere presenti altri automezzi, mezzi di sollevamento (gru, carrelli elevatori, etc.), natanti o persone estranee. La zona interessata deve essere opportunamente delimitata e segnalata con un cartello indicante “PERICOLO – VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE”;
- nei pressi delle tubazioni impiegate per il rifornimento devono essere collocati a cura della ditta incaricata del rifornimento, due estintori a schiuma della capacità non inferiore a litri 10 ed un secchio di sabbia con attrezzi per lo spandimento della sabbia stessa;
- le operazioni di rifornimento devono essere effettuate sotto il diretto controllo di un ufficiale della nave all’uopo designato, per l’applicazione delle disposizioni richiamate dal presente regolamento. Il conducente dell’autobotte deve rimanere sempre presente sul posto per tutta la durata delle operazioni, pronto ad attuare con immediatezza tutti i provvedimenti necessari in caso di emergenza;
- se il bunker è contenuto in motrice e rimorchio, si deve provvedere all’iniziale scarica dal rimorchio che, quando vuoto, deve essere allontanato dalla zona di rifornimento e parcheggiato nell’area appositamente individuata. Il rifornimento può successivamente proseguire con la scarica del bunker direttamente dall’autobotte;
- le tubazioni di carico devono essere in ottimo stato e di caratteristiche conformi ai requisiti di legge;
- l’autobotte deve essere munita di reti parascintille alle tubazioni di scarico del motore, dotata di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche, di pompa di tipo idoneo ed antideflagrante e di almeno n. 2 estintori di tipo omologato;
- durante le operazioni di rifornimento in ore notturne devono essere garantiti, nei punti di attacco delle manichette e lungo il percorso delle manichette stesse, i valori di illuminamento di 10 lux;
- durante il rifornimento la nave deve sospendere le operazioni commerciali; eventuali deroghe in merito possono essere concesse purché non costituiscano pericolo per le operazioni di rifornimento. Ai fini di tale valutazione la Capitaneria di Porto si riserva la facoltà di valutare eventuali richieste corredate dal Documento di Valutazione dei rischi interferenziali sottoscritto dal Comando di bordo della nave, dalla Ditta rifornitrice, dal datore di lavoro, da un suo delegato e dal responsabile per la sicurezza del terminal, dal datore di lavoro dell’impresa portuale, riservandosi di acquisire i pareri del chimico di porto, dei Vigili del Fuoco, dell’Autorità Portuale di Taranto e dall’AUSL SPESAL di Taranto.

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

## **Articolo 72**

### **Disposizioni per il bunkeraggio a mezzo oleodotto (deposito)**

Le operazioni di rifornimento a mezzo oleodotti possono essere consentite esclusivamente per prodotti con punto di infiammabilità, determinato con sistema a vaso chiuso, superiore/uguale a 60° C.

Il suddetto oleodotto deve essere regolarmente collaudato ed autorizzato a movimentare esclusivamente combustibili liquidi (punto di infiammabilità superiore a 60°C).

## **Articolo 73**

### **Disposizioni particolari**

I prodotti petroliferi (combustibili e lubrificanti) destinati al rifornimento delle unità navali nei porti sono stoccati prevalentemente presso raffinerie e/o depositi costieri.

Le navi cisterna che operano presso depositi costieri e/o le raffinerie e le bettoline adibite al servizio portuale possono rifornirsi direttamente a mezzo tubazione (oleodotto) dai suddetti impianti.

Per il rifornimento/bunkeraggio di dette navi cisterna non è consentito l'utilizzo di tubazioni adibite, anche solo parzialmente, alla movimentazione di prodotti petroliferi con punto di infiammabilità determinato con il sistema a vaso chiuso inferiore a 60° C.

## **Articolo 74**

### **Rifornimento a mezzo distributori fissi in banchina stazioni di servizio e dei distributori mobili – limitazioni generali del prodotto**

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

I distributori automatici fissi (precedentemente indicati come "*stazioni di servizio in banchina*"), come definiti dal d.lgs. n. 32 del 1998, atti al rifornimento di unità del traffico locale, da pesca e da diporto, qualora in possesso dei requisiti tecnici e delle previste autorizzazioni potranno erogare carburanti con punto di infiammabilità inferiore a 60° C.

## **Articolo 75**

### **Prescrizioni generali**

Le operazioni di bunkeraggio a mezzo di distributori fissi installati in banchina, possono essere eseguiti con le seguenti prescrizioni:

- i distributori automatici devono essere muniti di dispositivi di sicurezza approvati dal Ministero dell'Interno in ottemperanza al titolo I punto XVII del D.M. 31 luglio 1934 e dei dispositivi per la captazione dei vapori di cui al Decreto del Ministero dell'Ambiente del 16 maggio 1996, e successivo "Regolamento recante norme per l'installazione dei dispositivi di recupero dei vapori di benzina presso i distributori" n. 76 del 20 gennaio 1999 del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero delle Attività Produttive e della Salute;

- le manichette devono essere integre e in perfette condizioni di impiego per evitare qualsiasi spandimento;
- durante lo svolgimento delle operazioni devono essere tenuti sul posto pronti all'uso i mezzi antincendio prescritti dal D.M. 31 luglio 1934 del Ministero dell'Interno, ed in particolare nei pressi dell'impianto dovranno essere installati ed immediatamente impiegabili n. 2 estintori a CO<sub>2</sub> da Kg 5 e n. 2 a polvere da Kg 6 e n. 2 secchi di sabbia;
- i motori di propulsione devono essere spenti, così come qualsiasi altro motore che non sia dotato di parascintille allo scarico;
- non deve essere eseguita alcuna operazione che possa generare calore o scintille;
- durante lo svolgimento delle operazioni di rifornimento deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo. Devono essere inoltre disponibili e pronti per l'eventuale uso una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti, panne/fogli oleoassorbenti). La squadra antincendio deve mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;
- nel caso che si verificano fuoriuscite di prodotto dovranno essere immediatamente sospese le operazioni stesse, informando tempestivamente la Capitaneria di Porto ed attuando i provvedimenti più opportuni per il contenimento del prodotto versato;
- obbligo di ventilare sia il vano in cui sono installati i serbatoi, sia il vano apparato motore, dopo ogni operazione di rifornimento di benzina e prima di avviare il motore;
- tra l'unità di rifornimento e le altre in sosta dovrà essere lasciata una zona libera di almeno metri 6.

### **Articolo 76**

#### **Rifornimento dei distributori fissi e stazioni di servizio**

Il rifornimento dei distributori automatici fissi in banchina può essere effettuato tramite autobotti, o idonei mezzi nautici, nel rispetto delle condizioni previste dal D.M. 31 luglio 1934 e successive integrazioni.

La zona circostante l'area del travaso deve essere delimitata con una recinzione (su cui verranno sistemati cartelli recanti la scritta "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE") in modo da impedire l'avvicinarsi di persone estranee. Qualora vengano utilizzate delimitazioni mobili l'area deve avere un raggio di ampiezza non inferiore a 20 metri, segnalata con cartelli riportanti la medesima dicitura di avviso di pericolo.

### **Articolo 77**

#### **Rifornimento dei distributori mobili conformi al D.M. 19 marzo 1990**

I distributori mobili sono collocati nelle apposite aree di sosta autorizzate, individuate dall'Autorità Portuale di Taranto.

Al termine dell'operazione di bunkeraggio i distributori dovranno tempestivamente essere ricollocati all'interno di tali aree.

Il rifornimento dei distributori potrà essere effettuato esclusivamente a mezzo autobotte, all'interno delle suddette aree.

## **Articolo 78**

### **Autorizzazioni**

Per poter effettuare il rifornimento di combustibili liquidi e lubrificanti è necessaria – di volta in volta – la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto di Taranto.

Tale autorizzazione non è richiesta per i rifornimenti presso i terminali di oleodotti e presso i distributori fissi come definiti dal D.Lgs. n. 32 del 1998, effettuati a favore di unità da traffico locale, da pesca e da diporto.

Le operazioni di rifornimento a mezzo bettolina devono essere precedute dal nulla osta della centrale operativa su richiesta formulata via radio dal comandante della bettolina, che conterrà le seguenti informazioni:

- nominativo della bettolina;
- autorizzazione della Capitaneria di Porto;
- nave da rifornire;
- accosto dove verrà svolto il bunkeraggio;
- orario previsto inizio operazione.

Al termine dovrà inoltre essere comunicato l'orario di fine lavoro.

Il comandante della nave rifornita e/o il raccomandatario marittimo (nel caso che il bunkeraggio avvenga con autobotte o con distributore mobile) è analogamente tenuto a comunicare via radio alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto l'inizio ed il termine delle operazioni stesse, anche per il tramite dell'Avvisatore Marittimo.

## **Articolo 79**

### **Procedura per il bunkeraggio**

La procedura prevede le seguenti fasi:

- presentazione della richiesta di autorizzazione, corredata del nulla osta della società terminalista (limitatamente ai casi di bunkeraggi con autobotte all'interno di aree in concessione);
- rilascio dell'autorizzazione della Capitaneria di Porto;
- dichiarazione del Comandante della nave da rifornire.

La richiesta di autorizzazione, sottoscritta in nome e per conto del comandante dell'unità da rifornire, deve essere presentata dall'Agenzia Marittima Raccomandataria che rappresenta l'unità navale stessa nel porto di Taranto.

Fatte salve circostanze particolari, la richiesta suddetta dovrà essere presentata alla Capitaneria di Porto di Taranto con almeno 24 ore di anticipo rispetto all'ora di previsto inizio dell'operazione al fine di consentire una adeguata valutazione della stessa.

La domanda deve essere redatta su carta da bollo e deve contenere le seguenti notizie:

- tipo di nave (nave a carico secco, nave cisterna, etc);
- nome della nave;
- posto di ormeggio assegnato o che si prevede sarà assegnato;
- nome della ditta fornitrice.

Alla domanda deve essere allegata una dichiarazione recante i seguenti dati:

- il giorno e l'ora di inizio delle operazioni di rifornimento;
- quantità del prodotto espresso in tonnellate;



- caratteristiche fisiche del prodotto: viscosità, densità, e temperatura di infiammabilità del prodotto in V.C.
- nel caso di bunkeraggio con bettolina che la stessa sarà tra quelle autorizzate allo svolgimento del servizio di bunkeraggio.

Ovvero, nel caso di bunkeraggio con autobotte:

- che la ditta rifornitrice è iscritta nei registri di cui all'art. 68 del C.N.;
- che l'autobotte (motrice e rimorchio) impiegata è rispondente alle modalità costruttive richieste dalla normativa dei trasporti, di quelle contenute nel D.M. 31 luglio 1934 e successive modificazioni ed è in possesso di tutte le necessarie certificazioni per il trasporto di liquidi combustibili;
- che l'autista è stato portato a conoscenza delle norme del presente Regolamento ed è stato indottrinato specificatamente circa le proprie competenze e responsabilità e che tale indottrinamento risulti da apposita dichiarazione sottoscritta dal titolare della ditta fornitrice;
- nel caso di bunkeraggi con autobotte da effettuarsi su banchine in concessione, alla domanda dovrà essere allegata una dichiarazione/nulla osta rilasciata dalla società terminalista.

Prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento – pena decadenza della validità dell'autorizzazione allo svolgimento del bunkeraggio – il Comandante dell'unità da rifornire deve sottoscrivere una dichiarazione nella quale egli attesta:

- di essere a conoscenza delle disposizioni generali contenute nel presente Regolamento e delle altre disposizioni in materia di sicurezza del porto di Taranto;
- la piena efficienza degli impianti antincendio di bordo e che gli stessi saranno attivati (manichette stese, estintori in loco, ecc) prima dell'inizio del rifornimento;
- le complete generalità dell'Ufficiale responsabile della vigilanza durante le operazioni di rifornimento.

La dichiarazione deve essere tenuta a bordo per tutta la durata dell'operazione e restituita successivamente alla sezione Tecnica della Capitaneria di Porto.

La domanda e le relative necessarie dichiarazioni/nulla osta devono essere redatte secondo i moduli (**allegati 4 e 5**) in fac-simile al presente regolamento.

Si allegano, altresì, copia del modello di autorizzazione al bunkeraggio a mezzo autobotte/distributore mobile e copia dell'autorizzazione al bunkeraggio a mezzo bettolina, rispettivamente moduli (**allegati 6 e 7**).

## **Articolo 80**

### **Procedura per l'attivazione del servizio di vigilanza integrativa antincendio a terra nel caso di bunkeraggi con autobotte**

Qualora il servizio di sorveglianza/vigilanza a terra debba essere svolto dai VV.F., lo stesso deve essere richiesto dall'Agenzia Marittima Raccomandataria della nave, direttamente con istanza formale inoltrata al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Taranto, con almeno due giorni di anticipo rispetto alla data in cui il servizio dovrà essere espletato.

Il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Taranto disporrà l'intervento della squadra di vigilanza a terra, attrezzata con automezzo antincendio (motopompa).

In caso di mancata disponibilità, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Taranto darà comunicazione – entro le successive 24 ore – alla Capitaneria di Porto di Taranto, che provvederà quindi a disporre la presenza, per lo stesso scopo, della squadra Guardia ai Fuochi.

#### **Articolo 81**

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

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

#### **Articolo 82**

##### **Tariffe del servizio**

Tutte le società/ditte autorizzate all'espletamento del servizio sono tenute a comunicare alla Capitaneria di Porto di Taranto, con congruo anticipo le tariffe del servizio e le loro eventuali variazioni.

La Capitaneria di Porto curerà la pubblicità delle tariffe mediante affissione all'albo.

#### **Articolo 83**

##### **Disposizioni integrative**

Eventuali situazioni non contemplate nel presente Capo saranno valutate, di volta in volta, dalla Capitaneria di Porto di Taranto, sentiti i pareri degli Enti e Servizi ritenuti necessari.

L'Autorità Marittima potrà, a proprio esclusivo insindacabile giudizio, imporre inoltre tutte quelle prescrizioni ritenute necessarie ed indispensabili allo svolgimento delle operazioni in sicurezza.

## **CAPO X**

### **Operazioni di allibo**

#### **Articolo 84**

##### **Generalità**

Le navi italiane e straniere che intendono effettuare, nelle acque del Compartimento Marittimo di Taranto, il trasferimento da una nave all'altra di oli minerali e di gas compressi, liquefatti, liquefatti refrigerati, disciolti sotto pressione e miscele di gas, sono soggette all'osservanza delle ordinanze n. 249/1985 e n. 184/1991 rispettivamente in data 10.12.1985 ed in data 02.12.1991 e del Decreto 6 febbraio 2006 (Gazzetta Ufficiale n. 45 del 23-2-2006).

## **CAPO XI**

### **Operazioni di lavaggio con greggio delle cisterne delle navi petroliere durante le operazioni di scarica in porto (crude –oil washing).**

#### **Articolo 85**

##### **Generalità**

Nel porto di Taranto è consentito, ad istanza degli interessati, durante le operazioni di scarica del greggio effettuare il lavaggio con petrolio greggio delle cisterne del carico delle navi petroliere italiane ed estere (C.O.W.) purché siano rispettate le condizioni di cui agli articoli che seguono e la nave al suo arrivo sia sottoposta da parte dell'Ente Tecnico e del Consulente Chimico del Porto ad una visita per accertare le condizioni richieste.

#### **Articolo 86**

##### **Ambito di applicazione**

Nello specifico le norme contenute nel presente capo si applicano a:

- a)** navi petroliere per greggio esistenti aventi portata lorda 40.000 t. o più in accordo alla regola 13(6) dell'Annesso I al Protocollo del 1978 relativo alla "Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'inquinamento da navi (Marpol 73/78)";
- b)** navi petroliere nuove per greggio aventi portata lorda di 20.000 t. o più in accordo alla regola 13(8) dell'annesso I al Protocollo del 1978 come risulta dal Certificato I.O.P.P.;
- c)** navi petroliera per greggio non rientranti nei punti a) e b);

#### **Articolo 87**

##### **Requisiti della nave**

Le navi di cui ai punti a) e b) del precedente articolo (applicazione), ai sensi della regola 13 (b) della Marpol 73/78 devono avere delle installazioni per il lavaggio con greggio secondo le richieste specifiche dell'Amministrazione ed essere provviste inoltre di un Manuale Operativo e di Equipaggiamento che riporti dettagli sull'impianto e sull'equipaggiamento e che specifichi i procedimenti operativi. Inoltre ogni cisterna del carico (slop tank) deve essere provvista di un impianto a gas inerte ai sensi della regola 60 e 62 Cap.11-2 della Solas 73/78.

Le navi di cui al punto c) dell'articolo 86 devono avere i seguenti requisiti:

- essere dotate di un impianto fisso di gas inerte per l' inertizzazione di tutte le cisterne del carico. L'impianto deve essere realizzato in conformità alle norme del RINA o equivalente a giudizio dello stesso Ente Tecnico. Il contenuto di ossigeno del gas inerte non deve essere superiore al 5% in volume. Un allarme acustico deve entrare in funzione nel caso in cui il contenuto di ossigeno dovesse raggiungere il valore dell'8% in volume;
- l'impianto per il lavaggio delle cisterne e le relative tubolature devono essere permanentemente installati a bordo e devono essere conformi alle norme del RINA od equivalenti a giudizio dello stesso Ente Tecnico. In particolare le tubolature devono essere metalliche e non sono ammesse manichette portatili e/o manichette volanti. Per quanto sopra non è ammesso spostare le manichette da una cisterna all'altra quando la nave è all'ormeggio.

La tubolatura per il lavaggio con crudo deve essere completamente separata dalla tubolatura idrica antincendio e da altre tubolature facenti capo ad impianti sistemati nel locale apparato motore e più genericamente da ogni altro impianto. E' comunque ammesso che l'impianto per il lavaggio con crudo venga impiegato anche per il lavaggio con acqua, impiegando le pompe del carico opportunamente collegate a presa a mare. In tal caso le eventuali valvole sul collettore di mandata delle predette pompe, previsto per l'attacco di manichette flessibili e manichette per il lavaggio tradizionale con acqua, devono essere chiuse e flangiate cieche allorché vengono effettuate le operazioni di lavaggio con crudo. In relazione a questo, se sulla mandata delle predette pompe è sistemato un riscaldatore, si precisa che:

1) se il riscaldatore è installato nel locale apparato motore esso dovrà essere isolato mediante flange cieche, chiaramente identificabili, da sistemare nel locale pompe del carico;

2) se il riscaldatore è installato nel locale pompe del carico, o comunque nell'area del carico, esso dovrà essere efficacemente isolato o mediante doppia valvola di intercettazione o mediante flange cieche facilmente identificabili.

- Gli eventuali impianti per il lavaggio delle cisterne con acqua, alimentati da apposite pompe sistemate nel locale apparato motore, devono essere separati dall'impianto di lavaggio con crudo per mezzo di flange cieche o gomiti smontabili.

- Le pompe del carico devono potersi arrestare automaticamente quando la pressione nel collettore di gas inerte raggiunge un valore inferiore a 100 mm. di colonna d'acqua al di sopra della pressione atmosferica. In alternativa potrà essere accettata la sistemazione nella centrale di controllo del carico di un allarme a bassa pressione indipendente acustico ed ottico e di un dispositivo per l'arresto delle pompe del carico. L'allarme deve entrare in funzione allorché la pressione nel collettore di gas inerte raggiunge il valore di 250 mm. di colonna d'acqua, al di sopra della pressione atmosferica. In tale alternativa durante le operazioni di lavaggio con crudo, una persona dell'equipaggio deve essere sempre presente nella predetta centrale per poter effettuare il tempestivo arresto delle pompe del carico allorché l'allarme entra in funzione.

## **Articolo 88 Personale Addetto**

- Il Comandante, il 1° Ufficiale e l'Ufficiale incaricato delle operazioni del carico, che assuma il comando delle operazioni di lavaggio con crudo, sulle navi di cui ai punti a) e b) dell'art. 86, deve:

a) avere almeno un anno di esperienza maturata su navi petroliere dove i suoi compiti abbiano compreso lo sbarco del carico ed il relativo lavaggio con crudo. Qualora i suoi compiti non hanno compreso le operazioni di lavaggio con crudo, quella persona deve avere completato un programma di addestramento sul lavaggio con crudo che dovrà risultare da una attestazione;

b) avere partecipato almeno due volte a programmi di lavaggio con crudo di cui una volta nella particolare nave su cui si richiede di assumere la responsabilità delle operazioni di sbarco del carico. Come alternativa, questa seconda partecipazione può essere accettata anche se ha avuto luogo su una nave simile in tutti gli aspetti significativi;

c) conosca a fondo il contenuto del manuale operativo e di equipaggiamento ;

d) se altre persone qualificate abbiano particolari responsabilità come definito nel manuale operativo e di equipaggiamento, esse devono avere maturato almeno sei mesi di esperienza su navi petroliere dove, nel corso dei loro compiti abbiano svolto mansioni

relative alle operazioni di sbarco del carico. Inoltre tali persone devono essere istruite sulle operazioni di lavaggio con crudo sulla particolare nave per la quale viene ad essere richiesto di assumere questo incarico e devono conoscere a fondo il contenuto del manuale operativo e di equipaggiamento

e) Il responsabile delle operazioni di lavaggio sulle navi di cui al punto c) dell'art. 86, deve aver maturato esperienze su navi petroliere dove i suoi compiti hanno compreso lo sbarco del carico e relativo lavaggio con crudo. Tale esperienza deve essere attestata dal Comandante della nave nella dichiarazione allegata al presente Regolamento. **(allegato 7 bis).**

## **Articolo 89 Operazioni**

a) Circa un quarto delle cisterne del carico devono essere lavate con crudo al fine di un controllo delle morchie sulla base del concetto di rotazione ed in accordo con i procedimenti previsti sul manuale operativo e di equipaggiamento, se esiste. Tuttavia non è necessario, a questi fini, che una cisterna sia lavata più di una volta ogni quattro mesi.

b) non si deve immettere acqua di zavorra in cisterne del carico che non siano state lavate con crudo. L'acqua immessa in una cisterna che è stata lavata con crudo ma non risciacquata con acqua deve essere considerata zavorra sporca.

c) alla fine dello sbarco del carico tutti i collettori e le tubolature del carico e quelle di prosciugamento devono essere drenate e prosciugate ed il petrolio che ne risulta deve essere inviato a terra mediante una tubolatura speciale di piccolo diametro.

d) a completamento del lavaggio con crudo in qualsiasi cisterna del carico che potrebbe contenere zavorra si deve prosciugare la cisterna il più completamente possibile. Quando questa zavorra è immessa attraverso tubolature e pompe del carico, queste devono essere drenate e prosciugate del crudo.

e) nessuna cisterna deve essere lavata con crudo se l'impianto di gas inerte, prescritto dalla regola 13(b) (3) dell'annesso 1° al protocollo Marpol, non è perfettamente funzionante. Prima che ciascuna cisterna sia lavata con crudo deve essere determinato il tenore di ossigeno in un punto distante un metro dal ponte e a metà dello spazio vuoto e nessuna delle due misurazioni deve superare il valore del 5% in volume. Se le cisterne hanno paratie di sbattimento complete o parziali, i rilievi devono essere effettuati a livelli simili in ciascuna sezione della cisterna. Il tenore di ossigeno presente nel gas inerte fornito durante il processo di lavaggio deve essere continuamente controllato. Se durante il lavaggio con crudo:

-il tenore dell'ossigeno presente nel gas inerte supera il valore del 5% in volume;

-la pressione dell'atmosfera interna delle cisterne non è più positiva, allora il lavaggio deve essere interrotto fino a che siano ripristinate condizioni soddisfacenti.

f) Per evitare successive formazioni elettrostatiche durante il processo di lavaggio dovute alla presenza di acqua nel fluido di lavaggio con crudo, qualsiasi cisterna impiegata per fornire crudo per il lavaggio deve essere scaricata di almeno un metro prima di essere impiegata al suddetto scopo.

## **Articolo 90 Controlli**

A) - Controlli da effettuare prima delle operazioni di lavaggio con greggio:

- I controlli e le condizioni prima dell'arrivo siano tutti in ordine;

- l'operazione di sbarco e di lavaggio con greggio sia stata discussa tra i gruppi di bordo e di terra ed il piano concordato sia prontamente disponibile per una rapida consultazione;
- il sistema di comunicazione tra la stazione di controllo in coperta e la stazione di controllo a terra è stato installato e funziona correttamente;
- le condizioni e le procedure di interruzione del lavaggio con greggio sono state discusse ed accettate da entrambi i gruppi in servizio a bordo ed a terra;
- gli analizzatori fissi e portatili di ossigeno sono stati controllati e funzionano regolarmente e correttamente;
- l'impianto del gas inerte funziona correttamente ed il tenore di ossigeno del gas inerte è minore del 5% in volume;
- il tenore di ossigeno nelle cisterne che devono essere lavate con greggio è minore del 5% in volume ;
- tutte le cisterne del carico hanno pressione del gas inerte positiva;
- una persona responsabile è stata incaricata di controllare tutte le linee in coperta per individuare eventuali colaggi non appena inizia al lavaggio;
- le macchinette fisse sono state programmate per il richiesto metodo di lavaggio e le eventuali unità motrici portatili sono state montate e programmate;
- le valvole e le linee sia nel locale pompe sia in coperta sono state controllate.

Può essere accettato l'8% di ossigeno in volume se le misure sono effettuate secondo la normativa IMO ed i dati ottenuti sono attendibili.

B) - Controlli da effettuare durante le operazioni di lavaggio con greggio:

- la qualità del gas inerte erogato è frequentemente controllata e registrata;
- tutte le linee di coperta e tutte le macchinette di lavaggio sono frequentemente controllate al fine di individuare eventuali colaggi;
- il lavaggio con greggio è in atto solo nelle cisterne del carico stabilite;
- la pressione sulle linee di lavaggio delle cisterne è quella specificata in questo manuale;
- i tempi dei cicli di lavaggio delle macchinette sono quelli specificati in questo manuale;
- le macchinette di lavaggio in funzione e le loro eventuali unità motrici sono frequentemente controllate e riscontrate funzionare correttamente;
- una persona responsabile è costantemente presente sul ponte di coperta;
- l'appoppamento sarà soddisfacente quando verrà eseguito il lavaggio del fondo come specificato nel presente manuale;
- sarà seguito per il drenaggio delle cisterne il metodo raccomandato;
- sono stati sollevati i galleggianti delle sonde nelle cisterne che devono essere lavate con greggio;
- il livello nella cisterna di raccolta dei lavaggi delle cisterne è frequentemente controllato al fine di evitare qualsiasi possibilità di rigurgito.

C) - Controlli da effettuare dopo le operazioni di lavaggio con greggio:

- le valvole tra la linea di sbarco del carico e la linea di lavaggio delle cisterne sono tutte chiuse;
- la linea di lavaggio delle cisterne è stata drenata del greggio;
- le valvole delle macchinette di lavaggio sono tutte chiuse;
- le pompe del carico, le cisterne e le tubolature sono prosciugate.

## **Articolo 91**

### **Ispezioni**

Il Comandante del Porto si riserva il diritto di inviare a bordo durante il lavaggio, degli ispettori per controllare l'esatta corrispondenza delle operazioni in corso con quanto stabilito dalle norme di cui sopra. Pertanto la persona responsabile del lavaggio deve poter essere prontamente identificata, avere a disposizione un mezzo di comunicazione portatile per un rapido contatto con il personale addetto alle operazioni, e mostrare che la sua qualifica soddisfi le richieste di cui agli articoli che precedono ed avere a disposizione per l'ispezione la seguente documentazione:

- a - certificato I.O.P.P.;
- b - manuale operativo e di equipaggiamento debitamente approvato se del caso;
- c - certificato dotazione di armamento;
- d - registro idrocarburi;
- e - manuale operativo per il gas inerte.



## **CAPO XII**

### **Lavori a bordo di navi con e senza uso di fiamma e relativa procedura per il rilascio dell'autorizzazione**

#### **Articolo 92 Generalità**

Per l'esecuzione di lavori con l'uso di fonti termiche o senza, a bordo di navi, oltre alle disposizioni contenute nelle normative che ne disciplinano la materia, nonché nelle altre leggi e regolamenti vigenti in materia di prevenzione degli incendi e di sicurezza ed igiene del lavoro in genere, devono essere osservate le disposizioni di cui al presente capo.

Quanto sopra non esime, in ogni caso, il datore di lavoro o chiunque interessato all'esecuzione dei lavori, dal prendere ogni altra precauzione che si rendesse necessaria per garantire la sicurezza dei lavori, anche se essa non sia espressamente prevista dalla richiamata normativa.

Le norme del presente Capo, si applicano alle navi:

- ormeggiate nel porto di Taranto;
- ancorate nella rada di Taranto;
- presenti presso cantieri navali e bacini di carenaggio in condizioni non a secco.

Le stesse norme si applicano, per quanto possibile, in relazione alla tipologia delle relative utenze, anche nei rimanenti porti ed approdi del circondario marittimo di Taranto. In questi casi le autorizzazioni prescritte dagli articoli che seguono devono essere richieste ai locali uffici marittimi, che rilasceranno i relativi nulla – osta.

Non sono soggetti alle disposizioni di cui al presente capo i lavori che comportano l'uso di fonti termiche e non che si eseguono sulle navi a secco nell'ambito di cantieri navali autorizzati ed opportunamente recintati ed attrezzati per la costruzione, manutenzione, riparazione e trasformazione navale.

Per quanto sopra ed ai fini della prevenzione incendi i comandanti delle navi, sia nazionali che estere, presenti nel porto e nella rada di Taranto, ovvero nei bacini di carenaggio e presso cantieri esistenti nell'ambito del circondario marittimo hanno l'obbligo di:

- mantenere in efficienza ed in stato di pronto intervento gli impianti ed i servizi di bordo per la rilevazione e l'estinzione degli incendi, assicurando un servizio permanente di vigilanza oltre che con la presenza, ove necessario, della guardia ai fuochi, dipendente dalle società autorizzate (nel numero stabilito dall'Autorità Marittima sentito il consulente chimico di porto). Qualsiasi situazione di emergenza dovrà essere portata a conoscenza della Capitaneria di Porto nel modo più sollecito;
- astenersi dal compiere a bordo lavori di qualunque genere che comportino la immobilizzazione, sia pure per breve tempo, delle navi stesse, quando queste si trovino ormeggiate al di fuori di cantieri o bacini; nell'eventualità si rendessero indispensabili alcuni degli anzidetti lavori, i comandanti delle navi dovranno richiedere preventivamente ed ottenere l'autorizzazione da parte della Capitaneria di Porto;
- consentire, quando richiesto dalla Capitaneria di Porto, che sulle navi abbiano luogo esercitazioni antincendio anche con la partecipazione dei Vigili del Fuoco e delle squadre antincendio;

- astenersi dal gettare fuori bordo o scaricare in mare qualsiasi materiale o oggetto incandescente o comunque atto ad accendersi ed a provocare incendi.

### **Articolo 93**

#### **Definizioni**

Ai fini del presente capo si intende per:

- “nave” qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, pesca, diporto od altro scopo (art. 136 Cod. Nav.);
- “fonti termiche”: è genericamente riferito all’uso di miscele ossiacetileniche o simili, della fiamma ossidrica, della saldatura elettrica, mezzi di riscaldamento, corpi caldi e di qualsiasi altro mezzo che produca una fonte di calore o scintille;
- “Consulente chimico di porto” il professionista iscritto all’Albo dei Consulenti chimici di Porto di cui all’art. 68 Cod. Nav. tenuto dall’Autorità Portuale di Taranto;
- “rada” la zona di mare antistante il porto di Taranto dove le navi possono trovare ancoraggio, così come individuata nell’allegato n° 1 del presente regolamento;
- “datore di lavoro” il comandante della nave che si avvale dei membri dell’equipaggio per operazioni di riparazione e manutenzione navale e/o il titolare dell’impresa di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi;
- “ASL” si intende l’Azienda Sanitaria Locale – Dipartimento di Prevenzione – Taranto;
- “guardia ai fuochi” il personale iscritto nei registri della Capitaneria di Porto di Taranto che esercita, su autorizzazione della stessa Capitaneria, l’attività di servizio integrativo antincendio;
- “cantiere navale” un’area appositamente autorizzata destinata ed attrezzata per la costruzione, riparazione e trasformazione navale.

### **Articolo 94**

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

L’uso di fonti termiche a bordo delle navi di cui al punto precedente è subordinato al preventivo nulla osta della Capitaneria di Porto.

E’ vietato l’uso di fonti termiche su navi con passeggeri a bordo, salvo espresse deroghe concesse dalla Capitaneria di Porto per lavori di lieve entità o improrogabili.

### **Articolo 95**

#### **Richiesta nulla - osta**

Nell’ambito del porto e della rada di Taranto nessun lavoro di demolizione, manutenzione, trasformazione e riparazione che comporti o meno l’uso di fonti termiche potrà essere iniziato a bordo di navi, di galleggianti, di unità da diporto e da pesca che si trovino ormeggiate al di fuori di cantieri navali o bacini di carenaggio, senza il preventivo nulla-osta della Capitaneria di Porto.

A tale scopo deve essere presentata apposita istanza, in doppio esemplare di cui una in bollo, nella quale dovranno essere indicati:

- i lavori da eseguire (natura e durata del lavoro);
- il luogo e i locali interessati dai lavori;
- la ditta/officina/impresa incaricata dell’esecuzione (regolarmente iscritta nei registri ex art. 68 Cod. Nav.);

- le precauzioni che saranno adottate per prevenire ed estinguere eventuali incendi;
- ogni altro elemento ritenuto utile ai fini dell'esatta valutazione del grado di pericolosità dei lavori da eseguire.

La domanda dovrà essere sottoscritta, in qualità di richiedente, da uno dei sottoportati soggetti:

- comandante della nave e/o "datore di lavoro";
- persona preposta alla conduzione o proprietario.

La domanda dovrà contenere esplicita dichiarazione sottoscritta dal richiedente e dal responsabile della ditta/ officina/ impresa incaricata della esecuzione dei lavori nonché dal direttore tecnico dei lavori (il quale dovrà essere iscritto nei registri del personale tecnico delle costruzioni navali tenuti dalla Capitaneria di Porto) con la quale gli stessi si impegnano a far osservare, ciascuno per la propria competenza, dal personale impegnato nei lavori, le norme che regolano, in via generale, l'uso della fiamma ossidrica od ossiacetilenica ovvero la saldatura elettrica con arco voltaico e le operazioni di taglio nonché tutte le altre disposizioni vigenti in tema di sicurezza del lavoro e prevenzione degli infortuni (**allegato 8**).

Alla predetta istanza dovrà essere allegato "il piano di lavoro" (**allegato 9**) nonché il certificato di non pericolosità rilasciato dal consulente chimico di porto per i lavori con uso di fonti termiche (**allegato 10**).

Detto piano, che dovrà essere presentato in duplice copia, rimarrà in originale agli atti della Capitaneria, mentre la copia dovrà essere custodita a bordo a disposizione dei funzionari degli Enti preposti alla vigilanza sul rispetto delle norme antinfortunistiche ed igiene del lavoro per l'esecuzione dei lavori a bordo di navi.

Il Comandante del Porto o l'Ufficiale da questi all'uopo delegato, acquisito il parere del Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco o dal Funzionario Tecnico di servizio all'uopo delegato e sentita la ASL competente, rilascia il nulla - osta all'uso della fiamma (**allegato 11**) indicando le misure che devono essere adottate ai fini della sicurezza riservandosi la facoltà di avvalersi, a spese del richiedente, dell'opera di un organo tecnico per accertamenti e controlli. Quando trattasi di lavori di particolare importanza potrà essere richiesto, altresì, il parere del competente Ente di classifica e/o di altro organo tecnico e ciò anche in relazione al possesso da parte della ditta/ officina/ impresa richiedente dell'apposita autorizzazione a svolgere attività di lavoro in porto.

I lavori con uso fiamma dovranno essere effettuati sotto la sorveglianza della guardia ai fuochi.

La Capitaneria di Porto provvede, altresì, a trasmettere copia del nulla osta di cui trattasi all'ASL competente ai fini della vigilanza.

Prima di iniziare i lavori di taglio, il datore di lavoro deve munirsi di un nuovo certificato di "gas-free" rilasciato dal consulente chimico di porto, attestante che nei locali in cui devono essere eseguiti i lavori, ed in quelli adiacenti, non vi siano sostanze suscettibili di infiammarsi od esplodere sotto l'azione del calore o delle scintille.

La validità di detto certificato, salvo contrario avviso della Autorità Marittima, non deve superare le 48 ore.

Qualora i lavori da eseguire debbano essere effettuati in più tranches, il comandante della nave, prima dell'esecuzione di ogni tranches dovrà produrre alla Capitaneria di Porto la documentazione sotto elencata:

- l'elenco dei lavori già eseguiti e quelli ancora da eseguire, compilato dalla ditta esecutrice e sottoscritto dal comandante medesimo;
- nuovo certificato di "gas-free";
- dichiarazione del comandante della nave, attestante che le condizioni della stessa non sono cambiate rispetto a quanto visionato dal Comando Provinciale VVF e dalla ASL precedentemente;
- comunicazione di inizio lavori inviata alla A.S.L. per la tranches da autorizzare.

La Capitaneria di Porto, rilasciata l'autorizzazione (**allegato 12**), provvede a trasmettere copia della stessa, unitamente all'elenco di cui al comma 2 del presente articolo, alla ASL competente ai fini della vigilanza.

I lavori da eseguirsi senza uso di fiamma a cura di ditte specializzate sono autorizzati (**allegato 13**) previa presentazione della domanda (allegato 8) e del "piano di lavoro" (allegato 9).

In relazione alla particolarità dei locali in cui devono essere eseguiti i lavori di cui al comma precedente, la Capitaneria di Porto potrà richiedere la certificazione del consulente chimico di porto in veste di Ispettore alla Sicurezza, il quale detterà le prescrizioni ritenute opportune ivi compresa la sorveglianza di Guardia ai fuochi eventuale.

Qualora i comandanti delle navi intendano far eseguire a bordo della propria unità lavori di ordinaria e straordinaria manutenzione, con l'impiego del solo personale di bordo, dovranno indicare nell'istanza l'elencazione del personale di bordo che sarà impiegato nell'esecuzione dei lavori fermo restando che l'esecuzione degli stessi sarà effettuata sotto la responsabilità del comandante con la direzione tecnica del direttore di macchina.

Tutte le ditte/impresе portuali che intendono eseguire i lavori come descritti nel presente capo devono essere iscritte nei registri ex art. 68 Cod. Nav o delle impresе portuali di servizi, tenuti dall'Autorità Portuale di Taranto.

## **Articolo 96**

### **Esecuzione di lavori a bordo di navi poste in disarmo**

Durante il disarmo devono essere osservate le prescrizioni stabilite dalla Capitaneria di Porto alla quale deve essere tempestivamente segnalata qualsiasi circostanza che possa compromettere lo stato di sicurezza della nave.

I lavori potranno essere eseguiti previa attivazione delle procedure di cui al presente Capo e previa acquisizione di nulla osta della Capitaneria di Porto che ne stabilisce le eventuali cautele.

Le navi che vengono messe in disarmo nelle acque portuali dovranno avere il certificato di degassificazione totale, da rinnovare nei modi e nei tempi stabiliti con l'ausilio del Consulente chimico di porto.

Il personale di custodia delle navi in disarmo deve osservare e far osservare le sopradette prescrizioni e segnalare alla Capitaneria di Porto qualsiasi circostanza che possa compromettere lo stato di sicurezza della nave.

#### **Articolo 97**

##### **Esecuzione dei lavori a bordo di navi ormeggiate nell'ambito dei cantieri navali o bacini di carenaggio e norme di massima ai fini della prevenzione incendi e sicurezza in genere**

Fermo restando l'obbligo di osservare le vigenti disposizioni in materia di prevenzione antinquinamento, è vietata l'immissione in bacino di navi aventi a bordo carichi esplosivi o sostanze comunque pericolose ai fini dello scoppio e/o dell'incendio, ad eccezione delle casse nafta, del bunker e delle casse di servizio opportunamente intercettate. Le navi cisterne in genere, nonché quelle OBO e OOC, prima di essere immesse in bacino, devono munirsi del certificato di "gas-free", attestante, oltre la non pericolosità per l'esecuzione dei lavori richiesti, anche quella generale per l'immissione in bacino. Il certificato di non pericolosità, munito del visto della Capitaneria di Porto deve essere presentato alla direzione dei cantieri navali. Le navi in bacino hanno l'obbligo di sistemare un secondo scalandrone da servire in caso di emergenza.

È fatto l'obbligo al comandante della nave che sosta in bacino di adottare tutte le necessarie precauzioni affinché non abbiano a verificarsi incendi a bordo. È vietato scaricare in bacino acque reflue o sostanze infiammabili provenienti da cisterne, doppi fondi e depositi di combustibili. I comandanti di navi che chiedono l'immissione in bacino devono anche osservare le norme stabilite dalla direzione dei bacini stessi.

#### **Articolo 98**

##### **Rilascio nulla osta per lavori**

L'esecuzione di lavori a bordo di navi ormeggiate nell'ambito dei cantieri navali, ma non tirate a secco, è soggetta al nulla - osta da richiedersi alla Capitaneria di Porto secondo le modalità di cui al presente Capo. La sorveglianza della guardia ai fuochi è continua durante l'intera presenza delle navi cisterna e OOC ai cantieri navali o in rada.

#### **Articolo 99**

##### **Attraversamento del canale navigabile da parte di navi cisterne, OBO e OOC vuote**

Le navi cisterna, OBO e OOC nazionali ed estere, vuote, che devono attraversare il canale navigabile per entrare in bacino o, comunque, nella zona di Mar Piccolo, devono essere degassificate e bonificate. Il certificato di "gas-free" deve essere presentato alla Capitaneria di Porto, prima dell'attraversamento del canale a cura dei comandanti delle navi interessate.

#### **Articolo 100**

##### **Navi tirate a secco nell'ambito di cantieri navali o nei bacini di carenaggio presenti nella giurisdizione del circondario marittimo di Taranto**

Le norme del presente Capo non si applicano per i lavori che si eseguono su navi a secco nell'ambito di cantieri navali opportunamente attrezzati e recintati per

l'esecuzione di lavori di costruzione, manutenzione, riparazione e trasformazione navale.

Per l'esecuzione di lavori a bordo di navi tirate a secco nell'ambito di cantieri navali o nei bacini di carenaggio devono infatti essere osservati i regolamenti interni per la sicurezza emanati dalle direzioni aziendali.

Dell'esecuzione dei lavori dovrà comunque essere data notizia alla Capitaneria di Porto, con esibizione del certificato di "gas – free", qualora necessario in relazione al tipo di lavori ed ai locali interessati.

Il responsabile del rispetto di tali norme è individuato nel direttore dei lavori all'uopo designato dal cantiere e dal comandante della nave (qualora in armamento) per le parti di rispettiva competenza.

È fatto obbligo ai predetti di avvalersi dell'opera del consulente chimico di porto qualora i lavori da eseguirsi interessino locali che abbiano contenuto merci infiammabili e/o comunque pericolose o locali attigui.

Il consulente chimico di porto, a tal proposito, rilascia apposito certificato a richiesta degli interessati; tale certificato dovrà essere conservato a bordo a disposizione del personale dell'Azienda Sanitaria Locale e degli Enti preposti al controllo ed alla vigilanza sul rispetto delle norme antinfortunistiche.

Il direttore dei lavori e/o il comandante della nave, nell'ambito delle rispettive competenze, hanno l'obbligo di interrompere i lavori in corso quando le norme di sicurezza lo impongono e chiedere l'intervento del consulente chimico di porto per nuovi accertamenti.

### **Articolo 101** **Elencazione lavori soggetti a procedura semplificata**

È possibile assoggettare a procedura semplificata, le sottoelencate tipologie di lavori:

- 1) lavori di ripristino o sostituzione di sovrastrutture in coperta, compreso portelloni di chiusura stive, mastre e gru di servizio come:
  - riparazione bordini di tenuta e guida mastre tramite sostituzione e/o riporti di saldature;
  - riparazione di mastre e scalmotti tramite inserti saldati;
  - riparazione guardacorpi scalette e ballatoi in coperta e/o su gru di servizio;
  - riparazione salpa ancore, strutture di supporto delle luci della nave e delle lance di salvataggio, passacavi;
  - lavori di rizzaggio in coperta e sistemazione apprestamenti per dette operazioni;
  - in ogni caso i detti lavori non devono interessare le parti di dette strutture che sono in contatto con locali o spazi chiusi della nave (stive o locali comunque definiti della nave);
- 2) lavori su strutture interne di locali abitabili con esclusione di quelli in cui siano presenti cavi elettrici, sostanze potenzialmente pericolose (car deck, strutture sporgenti nei garages ecc.), che interessino parti a contatto con locali o spazi che possano presentare rischi di incendio o esplosioni per presenza di materiali di coibentazione o altre sostanze combustibili (residui oleosi, stracci, pareti in legno ecc.) o infiammabili (vernici ecc.).

## **Articolo 102**

### **Rilascio Nulla – Osta**

Per ottenere il rilascio del nulla – osta all'esecuzione dei lavori elencati nell'articolo precedente i soggetti interessati devono produrre la domanda e la documentazione indicata nel precedente articolo 95, unitamente al "certificato di non pericolosità" rilasciato dal consulente chimico di porto che attesti altresì l'appartenenza del lavoro da svolgere a quelli elencati nell'art. 101 del presente Regolamento. Sulla base di detta documentazione la Capitaneria di Porto rilascerà il nulla-osta all'esecuzione dei lavori **(allegato 14)** con la prescrizione da osservare in ordine alle misure di sicurezza. Copia del nulla – osta in parola e relativa documentazione è inviato contestualmente alla ASL competente per consentire le attività di controllo e vigilanza di propria competenza.

In ogni caso, i lavori devono essere effettuati sempre sotto la vigilanza della "guardia ai fuochi" nel rispetto delle norme contenute nell'ordinanza n. 138/2009 in data 21 maggio 2009 e successive modifiche ed integrazioni con la quale è stato approvato e reso esecutivo "Il Regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel porto di Taranto".

## **Articolo 103**

### **Esclusioni**

Sono esclusi dalla procedura semplificata i lavori interessanti:

- navi petroliere, chimichiere, navi cisterne (escluse quelle adibite al trasporto acque) per trasporto liquidi infiammabili, gasiere, nonché quelle che trasportano merci pericolose in genere, liquide o solide;
- tutti quelli non indicati nell'articolo 101;
- quelli che comportano l'accesso ad intercapedini fra paratie e locali angusti;
- navi OBO e OOC qualora abbiano trasportato prodotti combustibili (anche carbone) o infiammabili o pericolosi, a meno che non siano state bonificate.

## **Articolo 104**

### **Termini di decadenza del nulla-osta**

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

- per la presenza a bordo di merci pericolose riportate nel D.P.R. 06 giugno 2005, N. 134, nell'I.M.D.G. Code edito dall'IMO, nonché di quelle indicate nella TABELLA B del D.M. 22 luglio 1991 "Norme di sicurezza per il trasporto alla rinfusa di carichi solidi" così come modificato dal Decreto dirigenziale n° 1340 del 30 novembre 2010. Eventuali deroghe, per lavori improrogabili o relativi alla sicurezza della nave sono valutate, caso per caso, dalla Capitaneria di Porto che si avvale, con spese a carico degli interessati, del consulente chimico di porto o di altro organo tecnico;
- per cambio del comandante della nave a meno che il nuovo non ne confermi la conoscenza e la validità con la propria firma apposta sulla domanda dei lavori;
- per cambio del responsabile tecnico dei lavori;
- per mancata ottemperanza delle norme che in generale regolano l'uso delle fonti termiche a bordo delle navi;
- per mutamento dei lavori oggetto del nulla-osta;
- per scadenza del limite temporale massimo di validità;

- per partenza della nave dal porto di Taranto, con eccezione dei lavori a tranches che, comunque dovranno essere completati entro 3 (tre) mesi dalla data di rilascio della prima autorizzazione.

In caso di contemporanee operazioni di bunkeraggio, il nulla-osta è temporaneamente sospeso per il periodo di durata delle stesse e nei limiti di validità del Certificato di Gas-free.

### **Articolo 105** **Obblighi e responsabilità**

Il comandante della nave deve astenersi dal compiere a bordo lavori di qualunque genere che comportino l'immobilizzo, sia pure per breve tempo, della propria unità. Nell'eventualità che tali lavori si rendessero indispensabili, il comandante della nave deve richiedere l'autorizzazione all'immobilizzo della nave alla Capitaneria di Porto.

Le direttive di esecuzione, il coordinamento, la responsabilità dell'attuazione delle misure di sicurezza connesse alle lavorazioni che comportano l'uso di fonti termiche a bordo delle navi che si trovano o no nell'ambito dei cantieri navali sono a carico del datore di lavoro. Il coordinamento tra tali lavori ed altre operazioni che si svolgono a bordo è a carico del comandante della nave fatte salve le responsabilità dell'impresa capo commessa (qualora designata) e gli obblighi relativi ai rischi specifici propri dell'attività delle singole imprese che fanno capo all'impresa stessa. Nell'ipotesi di uso di fonti termiche legate al ciclo delle operazioni portuali l'impresa portuale che esegue le operazioni portuali assume il ruolo di capo commessa.

Per ogni lavoro o complesso di lavorazioni che comportano l'uso di fonti termiche a bordo delle navi il datore di lavoro o l'impresa capo commessa (quando nominata) deve nominare un "responsabile tecnico dei lavori a bordo", responsabile delle funzioni di cui sopra e, in particolare, responsabile della predisposizione delle misure di sicurezza vigenti e della vigilanza sul loro rispetto ed attuazione.

Il "responsabile tecnico dei lavori" deve seguire direttamente i lavori e dare le relative disposizioni al personale sottoposto. Qualora lo stesso si dovesse assentare dal luogo di lavoro deve lasciare, a bordo dell'unità, una reperibilità per i casi di emergenza o necessità (qualora si tratti di ditta esterna) o essere sostituito (se trattasi di equipaggio). La presenza dello stesso è tassativa nel momento dell'uso delle fonti termiche

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

Qualora i lavori di manutenzione, riparazione e trasformazione siano eseguiti da più imprese, l'armatore o il comandante della nave designa l'impresa capo commessa (art. 38 del Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272).

### **Articolo 106** **Controlli in ordine all'osservanza della presente normativa**

Fermo restando i ruoli e le competenze degli organi di vigilanza, la Capitaneria di Porto può proporre la convocazione degli stessi al fine di accertare – in forma congiunta – l'effettiva osservanza delle disposizioni di cui al presente Capo. La partecipazione al sopralluogo può altresì essere estesa anche al Consulente chimico di Porto o, qualora ritenuto necessario, ad altri organi tecnici. Gli esiti del sopralluogo devono essere riassunti in apposito verbale (**allegato 15**).



## **CAPO XIII**

### **Canali/frequenze VHF/FM utilizzabili in ambito portuale**

#### **Articolo 107**

#### **Canali/frequenze VHF/FM utilizzabili in ambito portuale**

##### Canali di chiamata e soccorso

- canale 16 (156.800MHz) – sono in ascolto continuo:
  - Bari Radio;
  - Crotone Radio;
  - Sala Operativa 6° M.R.S.C. (Capitaneria di Porto di Bari);
  - Sala Operativa U.C.G (Capitaneria di Porto Taranto);
  - Aeroporto “ARLOTTA” di Grottaglie;
- canale 70 (156.525MHz) – 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:

##### Canali di lavoro portuale

- canale 9 (156.450 Mhz) primario di lavoro per il Pontile ENI;
- canale 11 (156.550 Mhz) canale di lavoro per Avvisatore Marittimo;
- canale 12 (156.600 Mhz) canale di lavoro per Capitaneria di Porto, nostromo del porto, piloti, rimorchiatori, ormeggiatori, barcaioi;
- canale 13 (156.650 Mhz) canale di lavoro VTS;
- canale 71 (156.575) canale per comunicazioni con la torre di controllo di MARIBASE Taranto.

## **CAPO XIV**

### **Utilizzo delle apparecchiature gammagrafiche e radiografiche a bordo di unità ormeggiate in porto**

#### **Articolo 108 Disposizioni generali**

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 Taranto è soggetto a preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto.

#### **Articolo 109 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 Taranto dovrà presentare 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 becquerel (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 Decreto Legislativo 17.03.1995, 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'art. 79 del succitato decreto legislativo, con la quale vengono fornite all'operatore sopraindicato le prescrizioni ed istruzioni del caso;
- copia della prevista comunicazione al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, agli organi del Servizio Sanitario Nazionale, e ove di loro competenza, all'Ispettorato Provinciale del Lavoro, all'Ufficio di Sanità Marittima, nonché alle agenzie regionali e delle province autonome di cui all'articolo 3 del decreto – legge 4 dicembre 1993, n. 496, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 gennaio 1994, n. 61, indicando i mezzi di protezione posti in atto.

#### **Articolo 110 Disciplina della esecuzione**

Le suddette attività devono essere eseguite tra le ore 18.00 e le 24.00, nella rigorosa osservanza delle prescrizioni impartite dagli enti preposti ed eventualmente dalla

Capitaneria di Porto di Taranto in relazione alle altre attività che si svolgono nell'area demaniale marittima interessata dalla presenza della nave.

Per motivi di sicurezza o di interesse generale, l'autorizzazione di cui si tratta può essere modificata, sospesa o revocata.

Diverse ed 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 materiale radioattivo ed idonei lampeggianti a luce gialla a sicurezza intrinseca (antideflagranti a tensione ridotta).

## **CAPO XV**

### **Disciplina delle operazioni subacquee**

#### **Articolo 111** **Definizioni**

Ai fini del presente Capo si intende per:

- **Operazione subacquea:** qualsiasi tipo di lavorazione da svolgersi, a scopo non diportistico, da una batimetria di 0 mt ad una batimetria di – 50 (meno/cinquanta) mt, condotta utilizzando aria compressa per la respirazione ed eseguita da sommozzatori equipaggiati con ombelicale collegato direttamente alla superficie. Un sommozzatore deve essere considerato impegnato in operazione subacquea, dal momento in cui comincia la preparazione dell'immersione e fino a quando egli non abbia fatto ritorno al luogo in superficie dove l'immersione ha avuto inizio.
- **Emergenza:** evento non programmato che mette in pericolo la salute e/o la sicurezza del sommozzatore durante un'operazione subacquea.
- **Diving Supervisor/Preposto alla sicurezza (DS):** un sommozzatore, o ex sommozzatore esperto, formalmente nominato competente per le tecniche operative da impiegarsi, responsabile della conduzione e della sicurezza delle operazioni subacquee.
- **Sommozzatore/Operatore Tecnico Subacqueo (OTS):** Sommozzatore qualificato che, direttamente o indirettamente, partecipi all'esecuzione di lavori subacquei utilizzando miscela respiratoria a pressione iperbarica.
- **Sommozzatore in stand – by:** sommozzatore qualificato adibito all'assistenza in caso di emergenza al sommozzatore in immersione, mantenendosi pronto all'intervento d'emergenza per tutta la durata dell'operazione subacquea.
- **Ombelicale:** una combinazione di manichette e cavi (in grado di assicurare alimentazione di gas di respirazione e di connessione a voce a due vie, nonché eventualmente di acqua calda, in misura variabile a seconda del tipo e dello scopo dell'immersione), tale da consentire anche il recupero ed il sollevamento in emergenza del sommozzatore completamente equipaggiato.
- **Unità appoggio:** nave/imbarcazione/natante regolarmente iscritto "ad uso conto proprio" e/o "al traffico" nei Registri Navi Minori e Galleggianti tenuti dall'Autorità Marittima, ovvero in un registro equipollente di altro Stato Estero, dai quali si evinca la specifica destinazione d'uso, a seguito di accertamento tecnico da parte di Organismo di classificazione riconosciuto.
- **Report d'intervento:** verbale riassuntivo dell'operazione subacquea da redigersi quotidianamente a cura del DS.

#### **Articolo 112** **Ambito di applicazione**

La presente disciplina si applica a tutte le operazioni subacquee condotte in proprio, o per conto terzi, da imprese/ditte individuali legalmente costituite per la specifica attività, o se straniera internazionalmente riconosciuta adatta a tali lavori.

## **Articolo 113 Assicurazione**

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

## **Articolo 114 Obbligo di comunicazione**

Chiunque intenda effettuare qualsivoglia operazione subacquea ha l'obbligo di darne comunicazione formale (**allegato 16**), da inoltrarsi alla Capitaneria di Porto di Taranto (fax n. 099.4718288 ovvero per e-mail: [taranto@guardiacostiera.it](mailto:taranto@guardiacostiera.it) e [tecnica.cptaranto@mit.gov.it](mailto:tecnica.cptaranto@mit.gov.it)) almeno 48 (quarantotto) ore prima dell'inizio delle operazioni medesime, al fine di verificare l'inesistenza di vincoli ostativi e di informare preventivamente, qualora ritenuto necessario, il Comando Provinciale dei VV. F., competente per territorio, ed il presidio sanitario pubblico dotato di camera iperbarica, più vicino al sito di cantiere.

## **Articolo 115 Operazioni subacquee**

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

- le operazioni devono essere eseguite esclusivamente da personale qualificato. I compiti assegnati a ciascun membro della squadra di lavoro devono essere commisurati alla maturata esperienza professionale per la lavorazione specifica che dovrà eseguirsi;
- le operazioni subacquee devono essere eseguite assicurando la disponibilità di un'adeguata quantità di gas di respirazione ai sommozzatori per le lavorazioni che dovranno eseguirsi, nonché, un'idonea riserva di gas di respirazione, pronta all'uso in caso di emergenza, sufficiente a garantire la risalita del sommozzatore e/o l'impiego del sommozzatore in standby;
- l'uso dei segnali di identificazione dovrà essere adottato per tutta la durata delle operazioni subacquee;
- l'equipaggiamento e le attrezzature utilizzate durante le operazioni subacquee devono essere adatte allo scopo, mantenute in ordine ed in buono stato di conservazione;
- tutte le immersioni devono essere eseguite con sistema di protezione individuale dal freddo adeguato alle condizioni ambientali;
- il turno di lavoro giornaliero non deve eccedere le 12 (dodici) ore e deve essere seguito da un turno minimo di riposo di 12 (dodici) ore;
- il tempo di immersione non deve eccedere le 4 (quattro) ore individuali;
- l'addestramento base del personale non può avvenire durante l'esecuzione di operazioni subacquee;
- le operazioni subacquee non possono essere effettuate con unità d'appoggio in movimento, ovvero con propulsore in movimento;
- le operazioni subacquee non devono essere effettuate qualora la velocità della corrente marina, o le condizioni meteomarine, siano tali da costituire un pericolo per i sommozzatori in immersione;

- le operazioni subacquee condotte in ore notturne sono di norma vietate;
- durante le operazioni subacquee dovranno altresì essere rispettate tutte le ulteriori norme eventualmente emanate in materia, nonché quelle concernenti la sicurezza del lavoro.

## **Articolo 116**

### **Composizione della squadra**

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

1. Diving Supervisor/Preposto alla sicurezza (DS);
2. Sommozzatore/Operatore Tecnico Subacqueo (OTS);
3. Sommozzatore in stand – by.

### **Qualifiche e Responsabilità**

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

Il DS, sommozzatore o ex sommozzatore esperto, è formalmente nominato a mezzo di comunicazione scritta, da inoltrarsi a questa Autorità Marittima secondo le modalità di cui al precedente articolo 114.

Il DS deve assicurare assumendone, pertanto, la piena responsabilità:

- che le operazioni subacquee siano eseguite in conformità al presente Capo e di qualsivoglia altra normativa emanata in materia;
- che le attrezzature e gli equipaggiamenti utilizzati siano in regola e conformi alle norme vigenti;
- che ogni membro della squadra abbia accesso alla consultazione della normativa vigente che lo riguardano;
- che gli OTS impiegati nell'operazione subacquea siano competenti ed in grado di eseguire con successo le operazioni subacquee richieste;
- che ogni membro della squadra sia informato circa il programma lavori e, in corso d'opera, del suo stato di avanzamento;
- assicurarsi che le comunicazioni tra OTS e la superficie siano soddisfacenti;
- controllare preventivamente l'inizio delle operazioni subacquee le condizioni del cantiere di lavoro sospendendole, qualora il mutamento delle stesse rendesse consigliabile tale decisione, sulla base anche dell'apprezzamento della propria maturata esperienza professionale;
- provvedere a compilare, quotidianamente, il report di intervento (**allegato 17**).

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

Tutti i sommozzatori partecipanti alle operazioni subacquee devono essere in possesso dell'iscrizione nel Registro dei Sommozzatori in Servizio Locale, di cui al Decreto dell'allora Ministero della Marina Mercantile del 13 gennaio 1979 e successive modifiche ed integrazioni, tenuto dalla Capitaneria di Porto di Taranto, ovvero in possesso del nulla osta a svolgere temporaneamente la propria attività nel Circondario Marittimo di Taranto.

Tutti gli OTS devono:

- prendere completa visione della normativa vigente in materia di operazioni ed attrezzature subacquee;
- seguire scrupolosamente le istruzioni del DS;
- avere piena contezza del programma lavori e del relativo stato di avanzamento.

### **Sommizzatore in stand – by**

Il sommozzatore in stand – by deve essere in possesso dell'iscrizione nel Registro dei Sommozzatori in Servizio Locale, di cui al Decreto dell'allora Ministero della Marina Mercantile del 13 gennaio 1979 e successive modifiche ed integrazioni, tenuto dalla Capitaneria di Porto di Taranto, ovvero in possesso del nulla osta a svolgere temporaneamente la propria attività nel Circondario Marittimo di Taranto.

Il Sommozzatore in stand – by deve:

- prendere completa visione della normativa vigente in materia di operazioni ed attrezzature subacquee;
- seguire scrupolosamente le istruzioni del DS;
- avere piena contezza del programma lavori e del relativo stato di avanzamento;
- mantenersi pronto all'intervento d'emergenza per tutta la durata dell'operazione subacquea.

Per operazioni subacquee condotte entro la quota batimetrica di – 12 mt, il sommozzatore in stand – by può essere equipaggiato con ARA munito di doppio erogatore e cima di sicurezza/guida.

### **Unità appoggio**

La nave/imbarcazione/natante, qualora impiegata in operazioni subacquee, deve essere iscritta “ad uso conto proprio” e/o “al traffico” nei Registri Navi Minori e Galleggianti tenuti dall'Autorità Marittima, ovvero in un registro equipollente di altro Stato Estero.

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

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

## **Articolo 117**

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

Il DS deve verificare che tutte le attrezzature e gli equipaggiamenti utilizzati nelle operazioni subacquee siano:

- stati controllati, provati e ritenuti idonei all'uso ed in regola con le leggi vigenti;
- stati mantenuti secondo il piano di manutenzione previsto;
- propriamente progettati, sufficientemente robusti e costruiti con materiali adatti all'uso;
- standard e familiari ai sommozzatori che li devono utilizzare;
- dotati dell'indicazione leggibile e ben marcata della profondità massima di esercizio;
- dotati, per ciò che attiene l'equipaggiamento di immersione, di sistema di misurazione della profondità del sommozzatore controllabile dalla superficie;
- ogni bombola di gas utilizzata nelle operazioni subacquee deve essere verniciata secondo il codice internazionale di identificazione dei gas contenuti.

## **Equipaggiamento di immersione**

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

- muta d'immersione (bagnata, stagna o ad acqua calda);
- coltello;
- pinne;
- guanti;
- casco rigido o maschera facciale (come di seguito descritto);
- bombolino di emergenza (come di seguito descritto);
- imbragatura di sicurezza (come di seguito descritto);
- cintura di zavorra a sgancio rapido;
- ombelicale a tre vie (come di seguito descritto).

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

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

- manichetta del gas di respirazione;
- cavo comunicazioni;
- pneumo.

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

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

## **Caschi e maschere facciali**

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

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

## **Imbragatura di sicurezza**

Le imbragature di sicurezza utilizzate nelle operazioni subacquee devono:

- avere un punto di forza al quale viene collegato l'ombelicale.
- distribuire uniformemente la forza di trazione dell'ombelicale sul corpo del sommozzatore;



- prevenire strattoni al casco o al mascherone facciale.

### **Bombolino di emergenza**

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

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

### **Gas di respirazione**

Il gas di respirazione utilizzato nelle operazioni subacquee dovrà rispettare i seguenti parametri:

- non dovrà contenere più di 10 parti per milione di monossido di carbonio, metano ed acetilene;
- non dovrà contenere più di 500 parti per milione per volume di anidrite carbonica;
- non dovrà contenere più di 20 milligrammi di olio per metro cubo a 15°C e 100 KPA (1 BAR);
- non dovrà avere un odore sgradevole o nauseante;
- dovrà contenere una percentuale di ossigeno non inferiore al 19,5% o superiore al 22%.

## **Articolo 118 Assistenza sanitaria**

Per tutta la durata dell'operazione subacquea dovrà essere garantito collegamento veloce (entro 1 ora dal verificarsi l'emergenza) con il presidio sanitario pubblico più vicino dotato di camera iperbarica, informato preventivamente dal preposto alla sicurezza.

## **Articolo 119 Esclusioni/deroghe**

Fatto salvo l'obbligo di comunicazione, sono escluse/derogate dall'applicazione delle presenti norme le operazioni subacquee eseguite da Enti/Comandi militari, Forze di Polizia, Corpi Armati dello Stato e Vigili del Fuoco.

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

## **Articolo 120 Divieti**

È vietata l'effettuazione di qualsivoglia operazione subacquea a soggetti diversi da quelli individuati ai precedenti articoli del presente capo.

## **CAPO XVI**

### **Accesso e circolazione stradale in porto**

#### **Articolo 121**

##### **Generalità e responsabilità**

In relazione alla natura ed alla destinazione delle aree portuali e del tipo di operazioni che si espletano (presenza del mare ai margini delle sedi stradali, carichi sospesi, cavi di ormeggio in tensione, manovra di gru scorrevoli su binari e semoventi, di carrelli sollevatori, di convogli e binari ferroviari. etc.), l'accesso, la circolazione e la sosta degli automezzi, degli autoveicoli, dei motocicli e dei veicoli privati in genere nel porto di Taranto sono subordinati all'osservanza delle norme contenute nel presente capo e all'adozione di ogni norma precauzionale e cautelare atta a scongiurare il verificarsi di qualsiasi inconveniente o incidente alle persone e/o cose.

L'utilizzo delle autorizzazioni e/o permessi, nonché l'esercizio delle facoltà contemplate nel presente capo, avvengono sotto l'esclusiva responsabilità delle persone cui sono accordate, che non potranno richiedere alcun risarcimento di eventuali danni né all'Amministrazione delle Infrastrutture e dei Trasporti né all'Autorità Portuale di Taranto.

In particolare le autovetture ed i motocicli devono dare la precedenza ai mezzi meccanici (carrelli elevatori, camion con contenitori, camion con merci, vagoni ferroviari, ecc .) in manovra per l'esecuzione di operazioni portuali.

#### **Articolo 122**

##### **Sfera di applicazione**

La presente ordinanza si applica all'ambito portuale di Taranto, come indicato nelle planimetrie allegate (**allegato 18**) - (Tav. A, Tav. B, Tav. C, Tav. D ) - e con le seguenti destinazioni d'uso:

- Porto Commerciale: Calata 1, Calata 2, Sporgente 1, Calata 5, Terminal Rinfuse e Terminal Container;
- Porto Industriale: Calata 3, Calata 4, Sporgente 2, Sporgente 3, Sporgente 4 e Sporgente 5;
- Porto Petrolifero: Pontile Petrolifero;
- Darsena Servizi.

La viabilità all'interno delle aree operative (indicate in verde nell'allegata planimetria) e in quelle in concessione ai vari terminalisti/società (indicate in azzurro nell'allegata planimetria e disciplinata dal presente capo) è soggetta al regime sanzionatorio di cui al Codice della Navigazione.

Al di fuori di tali aree la viabilità è soggetta al regime sanzionatorio del Codice della Strada.

#### **Articolo 123**

##### **Varchi portuali**

L'accesso e l'uscita dalle aree interne del porto di Taranto avvengono attraverso i seguenti accessi sorvegliati:

- Varco Est: aperto tutti i giorni con orario continuo;

- Varco Ovest: chiuso;
- Ingresso pontile petroli;
- Varco V° sporgente (molo Ovest);
- Ingresso terminal rinfuse;
- Ingresso Terminal container.

L'accesso alle aree in concessione all'ILVA S.p.A. e alla Cementir S.p.A. avviene attraverso i Varchi Est e Nord.

#### **Articolo 124 Accesso in porto**

Fermo restando quanto previsto in merito all'accesso e alla circolazione delle persone in ambito portuale dall'ordinanza n. 166/2004 in data 12 luglio 2004, dall'ordinanza n. 08/2005 del 19 gennaio 2005 e dall'ordinanza 275/2010 in data 18 ottobre 2010, l'accesso in porto è consentito soltanto ai veicoli muniti di specifica autorizzazione rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti o dalla Capitaneria di Porto **(allegato 19)** ovvero di permesso provvisorio, rilasciato dalla Capitaneria di Porto o dall'Autorità Portuale.

Per ottenere il rilascio dell'autorizzazione, di durata annuale, deve essere presentata istanza in carta legale alla Capitaneria di Porto di Taranto, opportunamente motivata e corredata dalla seguente documentazione:

1. elenco dei veicoli per i quali si richiede l'autorizzazione all'accesso;
2. per ciascun veicolo compreso nell'elenco vanno specificati il tipo, la targa, le generalità del proprietario e del/dei conducente/i;

Nell'istanza, il richiedente deve espressamente manlevare l'Amministrazione delle Infrastrutture e dei Trasporti da ogni responsabilità per danni arrecati a persone e/o cose.

Per i dipendenti di società, ditte operanti nell'ambito portuale, le istanze in carta legale devono essere presentate cumulativamente dai datori di lavoro o dai dirigenti delle stesse.

Per i dipendenti degli Uffici Pubblici insistenti in ambito portuale i relativi dirigenti devono comunicare, ai fini del rilascio dell'autorizzazione, i dati di cui ai precedenti punti 1 e 2.

È facoltà della Capitaneria di Porto di Taranto richiedere, qualora ritenuto necessario, eventuale ulteriore documentazione comprovante la necessità di accedere in ambito portuale.

Il permesso provvisorio, di durata limitata nel tempo, è rilasciato esclusivamente per contingenti comprovati motivi.

#### **Articolo 125 Esposizione dell'autorizzazione**

Le autorizzazioni di cui al precedente articolo, devono essere tenute ben visibilmente esposte sul parabrezza del veicolo, per tutto il tempo della permanenza dello stesso in ambito portuale.

## **Articolo 126**

### **Facoltà di libero accesso in porto**

Possono accedere liberamente in ambito portuale:

- i veicoli che devono compiere nella giornata operazioni commerciali o che sono diretti ad imprese industriali, uffici pubblici e privati, esercizi portuali di qualsiasi genere per la consegna di materiali e merci diverse da quelle indicate nel successivo articolo 136. In tal caso è necessario che venga esibita idonea documentazione che attesti l'effettivo svolgimento della operazione;
- i veicoli al seguito di passeggeri destinati all'imbarco su navi, limitatamente al giorno di partenza della nave;
- i veicoli con targhe o contrassegni di Stato, del Corpo Diplomatico e quelli facenti parte di servizi di pubblica assistenza;
- le autovetture in servizio di pubblico noleggio (taxi).

## **Articolo 127**

### **Sospensione dei permessi di accesso in porto**

La Capitaneria di Porto o l'Autorità Portuale, per contingenti necessità di ordine pubblico e di sicurezza del traffico portuale, si riservano la facoltà di sospendere l'accesso in porto delle autovetture private, anche se munite di autorizzazione o permesso.

## **Articolo 128**

### **Automezzi non targati**

I veicoli non targati (autocarri, autobus aziendali, sollevatori, gru o altri mezzi operativi) che circolano nell'ambito portuale devono rispettare le norme sulla circolazione stradale.

In particolare, le caratteristiche tecniche che i mezzi operativi devono possedere per essere immessi nella circolazione sono quelle richiamate all'art. 58 del Nuovo Codice della Strada ed all'art. 213 del relativo regolamento di esecuzione e di attuazione.

Inoltre, tutti i suddetti veicoli devono recare ben visibili facili segni di individuazione costituiti dalla indicazione della società o ditta cui appartengono e devono essere muniti di documenti di identificazione e di contrassegno assicurativo.

## **Articolo 129**

### **Velocità massima**

La velocità massima consentita ai veicoli circolanti in ambito portuale è di 40 (quaranta) chilometri orari.

Per particolari situazioni potranno essere stabiliti limiti di velocità inferiori indicati da apposita segnaletica.

### **Articolo 130**

#### **Fari anabbaglianti**

Durante le ore serali e notturne, e comunque in ogni circostanza nella quale si verifichi una riduzione della normale visibilità, è fatto obbligo ai veicoli di circolare con i fari anabbaglianti accesi.

### **Articolo 131**

#### **T.I.R. ed autovetture al seguito dei passeggeri**

I veicoli al seguito di passeggeri, nonché i T.I.R. e altri automezzi o motocicli destinati all'imbarco su navi traghetto, dopo aver effettuato i previsti controlli doganali, devono sostare, limitatamente al giorno di partenza della nave, nella zona ad essi appositamente riservata e segnalata.

### **Articolo 132**

#### **Circolazione e segnaletica**

La circolazione stradale nell'ambito del porto è consentita con l'osservanza delle norme, degli obblighi, dei divieti e limitazioni risultanti dalla segnaletica orizzontale e verticale nonché dagli indicatori di corsia, separatori di carreggiata, dissuasori di velocità, catarifrangenti e da tutti gli altri elementi di segnalazione, posti in opera dall'Autorità Portuale di Taranto e dai concessionari, per quanto concerne le aree in loro uso, conformemente alle disposizioni del vigente Codice della Strada.

### **Articolo 133**

#### **Sosta autoveicoli**

In tutto l'ambito portuale la sosta dei veicoli è consentita esclusivamente nelle aree destinate a parcheggio, contraddistinte da apposita segnaletica e con le limitazioni di categoria e di tempo dalla stessa eventualmente indicate.

Al fine di evitare possibili situazioni di pericolo e/o di intralcio alle operazioni portuali, è severamente vietata la fermata o la sosta dei veicoli:

- nel raggio d'azione dei mezzi meccanici;
- in prossimità dei cavi di ormeggio in tensione;
- sulle banchine operative con esclusione delle aree di parcheggio appositamente individuate e segnalate;
- a 2 mt dal ciglio di tutte le altre banchine;
- sulla sede dei binari ferroviari presenti in ambito portuale e nella fascia di 2,5 mt dalla mezzera degli stessi.

### **Articolo 134**

#### **Rimozione di veicoli che comportano intralcio o pericolo per le attività portuali**

Tutti i veicoli che sono parcheggiati in violazione a quanto disposto nei precedenti articoli o che comunque comportino intralcio e/o pericolo per le operazioni portuali in genere, potranno essere rimossi d'autorità e custoditi presso il Deposito Comunale a ciò autorizzato. Il proprietario del veicolo sarà tenuto al pagamento delle spese di rimozione e custodia.

## **Articolo 135**

### **Convogli ferroviari**

I movimenti di carri ferroviari non possono avvenire a spinta, tranne che lungo i binari del 1° sporgente dove per motivi tecnici non è possibile disimpegnare la locomotiva. In tal caso il carro capofila deve essere preceduto da segnalatore munito di apposita bandiera rossa o luce rossa.

I convogli ferroviari devono viaggiare a passo d'uomo in tutto l'ambito portuale. Se in sosta (operativa o meno) non devono assolutamente impegnare sedi viarie e gli attraversamenti di accesso alle calate.

Gli attraversamenti stradali non potranno, se necessario per le operazioni di "manovra" dei carri, essere impegnati per più di 3 (tre) minuti.

Laddove i carri ferroviari impegnino, anche in parte, strade portuali o svincoli viari, i carri prossimi allo svincolo devono essere muniti di opportuna luce lampeggiante rossa ogni qualvolta la visibilità sia insufficiente.

Nelle aree non in concessione la sosta dei treni è consentita solamente durante le operazioni commerciali inerenti la movimentazione di prodotti siderurgici e limitatamente alla durata delle stesse.

## **Articolo 136**

### **Veicoli e carri ferroviari che trasportano merci pericolose**

Tutti i veicoli e carri ferroviari che trasportano merci pericolose, per accedere nell'ambito portuale, devono essere preventivamente autorizzati dalla Capitaneria di Porto.

L'istanza, da presentarsi in carta legale ed in duplice copia in bollo, deve essere corredata della scheda tecnica del prodotto ed avanzata almeno due ore prima dell'accesso delle merci in ambito portuale. In essa devono essere indicati i seguenti dati:

- il giorno e l'ora dell'accesso in porto;
- il tipo di prodotto;
- la quantità;
- la provenienza;
- la destinazione;
- la targa del veicolo;
- il motivo dell'accesso.

Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano alle autobotti che trasportano prodotti petroliferi agli impianti fissi di distribuzione (compresi quelli di cui al Decreto Ministero dell'Interno del 12 settembre 2003 - G.U. n. 221 del 23.09.2003) ubicati in ambito portuale, a quelle che riforniscono unità navali militari ed a quelle che accedono in porto solo per effettuare "operazioni doganali" ed il cui carico è destinato ad altro porto.

Per i veicoli di cui al comma precedente resta comunque l'obbligo di comunicare per iscritto (anche a mezzo fax) alle Autorità preposte al controllo (Capitaneria di Porto e Guardia di Finanza) le notizie di cui sopra, almeno due ore prima dell'accesso delle merci in ambito portuale.

I veicoli che accedono per effettuare operazioni doganali dovranno sostare nell'area di parcheggio compresa tra il varco Nord ed il nastro trasportatore del II° sporgente in attesa della definizione della pratica amministrativa.

### **Articolo 137** **Modalità di carico di tubi e coils**

I tubi ed i coils trasportati su autoveicoli e carri ferroviari devono essere caricati ed assicurati secondo le modalità di cui all'estratto del "Regolamento Internazionale dei Veicoli" (**allegato 20**) che costituisce parte integrante del presente Regolamento.

### **Articolo 138** **Trasporti eccezionali**

I veicoli eccezionali o quelli definiti ai sensi del Codice della Strada "Trasporti eccezionali" per accedere in porto, anche se scortati dalla Polizia Stradale, devono essere in possesso dell'autorizzazione rilasciata dall'Autorità Portuale ai sensi dell'art. 10 del Codice della Strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

### **Articolo 139** **Mezzi fuori sagoma**

I mezzi fuori sagoma ed i mezzi con carichi ingombranti o comunque sporgenti devono essere dotati di idonei dispositivi di ingombro notturni e diurni, specificamente previsti dalle vigenti leggi sulla prevenzione degli infortuni e sulla sicurezza della circolazione stradale.

### **Articolo 140** **Carrelli elevatori, trasportatori o trattori**

I carrelli elevatori, trasportatori o trattori quando effettuano spostamenti in ambito portuale, a vuoto o a pieno carico, devono circolare alla velocità massima di 10 km/h, con i proiettori anabbaglianti in funzione anche in ore diurne e con dispositivo supplementare a luce lampeggiante gialla ugualmente in funzione, inoltre devono essere dotati di pannelli retroriflettenti a strisce bianche e rosse atti a segnalare l'ingombro dei dispositivi di segnalamento.

### **Articolo 141** **Viabilità operativa**

Nelle aree operative e/o in concessione, opportunamente delimitate e/o recitate, è rigorosamente interdetto l'accesso ed il transito a mezzo di veicoli di quanti non interessati alle operazioni portuali e, per le aree in concessione, a coloro che non risultino, comunque, espressamente autorizzati dal concessionario stesso.

**Articolo 142**  
**Transito sugli sporgenti del porto industriale**

Sugli sporgenti 2°, 3°, 4° e 5° del porto industriale, assentiti in concessione all'ILVA S.p.A., è consentito il transito dei veicoli sulle corsie percorribili nella parte centrale degli stessi, con l'obbligo di arrestare la marcia a non meno di mt. 20 dalla testata degli stessi.

**Articolo 143**  
**Divieto di transito sotto i nastri trasportatori**

Alla radice del II° sporgente è vietato transitare sotto il nastro trasportatore.

È altresì vietato immettersi sulla carreggiata che costeggia il nastro trasportatore ubicato al IV° sporgente, nella parte che corre dalla radice della stesso fino all'interno dello stabilimento.

**Articolo 144**  
**Accesso e circolazione sul pontile petroli**

L'accesso al pontile petroli è vietato a tutti i veicoli come definiti dal vigente Codice della Strada.

Sono autorizzati ad accedervi, solo per ragioni del proprio ufficio, i veicoli della Capitaneria di Porto, dell'Autorità Portuale, della Guardia di Finanza; della Polizia di Stato, dei Vigili del Fuoco e dell'E.N.I. S.p.A. sempre che siano muniti di reti parascintille agli scarichi. In ogni caso detti veicoli, eccezion fatta per i mezzi dei Vigili del Fuoco, non possono superare la piazzola di svincolo.

E' data facoltà alla Società ENI di consentire l'accesso al pontile, ai veicoli delle ditte/imprese/società, per l'esecuzione di urgenti ed improrogabili lavori o servizi. L'accesso dovrà avvenire sotto la responsabilità e la vigilanza del personale di servizio al Pontile e comunque, nel rispetto delle procedure di sicurezza interne della Società ENI e delle prescrizioni appresso indicate:

- a) i mezzi dovranno essere muniti di parascintille;
- b) per motivi di sicurezza, qualora si dovesse rendere necessario, i mezzi sopra indicati dovranno lasciare immediatamente il pontile ENI;
- c) i mezzi impiegati dovranno permanere sul pontile solo per il tempo strettamente necessario all'espletamento dei suddetti lavori/servizi;

Copia della precedente autorizzazione dovrà essere consegnata alla Capitaneria di Porto;

L'Autorità Marittima rimane manlevata da qualsiasi responsabilità a qualunque titolo per i danni che dovessero derivare, a persone e/o cose e beni a seguito dell'autorizzazione di cui sopra, da parte della Società ENI.



## **Articolo 145**

### **Accesso area operativa antistante il terminal rinfuse**

Al fine di contemperare le esigenze del pubblico uso dell'area operativa antistante il terminal rinfuse/calata 5 con la necessità di garantire adeguate condizioni di sicurezza nell'area in concessione, il transito su quest'ultima è consentito agli autoveicoli e mezzi operativi previa comunicazione al concessionario da parte del comandante o dell'agenzia raccomandataria della nave ormeggiata o prevista ormeggiare in detta area operativa.

## **Articolo 146**

### **Darsena servizi**

Nella darsena servizi è consentita la circolazione e la sosta dei veicoli nelle aree a ciò destinate ed evidenziate dalla relativa segnaletica.

Lungo il molo frangiflutti esterno è consentita, in caso di condizioni meteomarine favorevoli, la sola circolazione di veicoli destinati alle attività di carico e scarico dalle unità navali.

## **Articolo 147**

### **Disposizioni finali**

In tutto l'ambito portuale i conducenti dei veicoli ed il personale di manovra dei convogli ferroviari devono attenersi agli ordini e disposizioni impartite in conseguenza di contingenti esigenze di sicurezza delle attività portuali e di particolari condizioni di traffico veicolare.

Per quanto non espressamente previsto dal presente capo, si applicano tutte le disposizioni vigenti in materia di circolazione stradale.

I contravventori alle norme del presente capo saranno perseguiti, salvo che il fatto non costituisca reato, ai sensi del Codice della Strada ovvero dell'art. 1174 del Codice della Navigazione qualora la violazione avvenga nelle aree operative e/o in concessione.