

## ORDINANZA N. 09/2006

(REGOLAMENTO PER IL TRANSITO E LA SOSTA DELLE MERCI PERICOLOSE NEL PORTO DI PIOMBINO)

### II PRESIDENTE

**VISTA** la legge 28.01.1994 n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale", come successivamente integrata e modificata;

**VISTA** la legge 13.05.1940 n. 690 "Organizzazione e funzionamento del servizio antincendio nei porti" e successivi aggiornamenti;

**VISTA** la legge 27 dicembre 1973, n. 690 relativa all'organizzazione del servizio antincendio nei porti, in particolare l'articolo 20, specificatamente relativo all'esercizio da parte di privati, o di organismi pubblici, dei servizi integrativi negli ambiti portuali;

**VISTO** il Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il Nuovo codice della Strada in particolare l'articolo 6, comma 7, come successivamente integrato e modificato;

**VISTO** il D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, col quale è stato approvato il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada;

**VISTO** il DPR 27 aprile 1955, n. 547, recante le norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, in particolare il Titolo III relative alle macchine;

**VISTO** il DPR 13 febbraio 1964, n. 185, inerente alla sicurezza degli impianti e protezione sanitaria dei lavoratori e delle popolazioni contro i pericoli delle radiazioni ionizzanti derivanti dall'impiego pacifico dell'energia nucleare;

**VISTO** il D.Lgs. 19 settembre 1994, n. 626, come successivamente modificato ed integrato dal D.Lgs. 19 marzo 1996, n. 242, in particolare l'articolo 23, comma 4, che mantiene ferme in capo alle autorità portuali le competenze in materia di sicurezza e di salute dei lavoratori in ambito portuale;

**VISTO** il D.Lgs 17 marzo 1995 n. 230, che recepisce le direttive comunitarie in materia di radiazioni ionizzanti;

**VISTO** il Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione in data 13 gennaio 2004, recante le *procedure per il rilascio dell'autorizzazione e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e reimbarco su altre navi (transhipment) delle merci pericolose (Decreto n. 36/04)*, come successivamente modificato dal Decreto Ministeriale 20 giugno 2005;

**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*";

**VISTO** il Decreto Legislativo 3 febbraio 1997, n. 52, inerente all'attuazione della direttiva 92/32/CEE concernente classificazione, imballaggio ed etichettatura delle sostanze pericolose, come successivamente integrato e modificato;

**VISTA** la Circolare MSC 675 in data 30.01.1995 dell'International Maritime Organization

*“Recomamendation on the safe transport of dangerous cargoes and related activities in port”;*

**VISTO** il Regolamento (CE) N. 725/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 31.03.2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali;

**VISTO** il “piano di security” del porto di Piombino, approvato dalla competente Capitaneria di Porto di Livorno, redatto in conformità alle regole del capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS e del Codice ISPS (International Ship and Port Facility Security Code), nella versione adottata dalla Conferenza diplomatica internazionale dell’IMO il 12 dicembre 2002, recanti speciali misure di security per i porti;

**DATO ATTO** che dal 1° luglio 2004, tutti gli Stati membri dell’Unione Europea, in conformità alla suddetta normativa, hanno l’obbligo di applicare integralmente le misure speciali per migliorare la sicurezza marittima, della Convenzione SOLAS e della parte A del Codice ISPS, secondo le modalità e nei confronti delle navi, delle società e degli impianti portuali prescritti dagli strumenti normativi citati;

**CONSIDERATO** che la suddetta norma, per quanto riguarda il traffico marittimo nazionale, dal 1° luglio 2005, prevede che gli stati membri dell’Unione Europea debbano applicare integralmente le misure speciali per migliorare la sicurezza marittima, della Convenzione SOLAS e della parte A del Codice ISPS, anche alle navi passeggeri definite di classe “A” ai sensi dell’art. 4 della direttiva 98/18/CE del Consiglio, datata 17 marzo 1998, adibite al traffico nazionale nonché alle loro società, quali definite alla Regola IX/1 della Convenzione SOLAS, ed agli impianti portuali che ad esse prestano servizi;

**VISTO** il Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 272, recante l’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;

**CONSIDERATO** che, ai sensi dell’articolo 24, comma 2-ter, della legge 84/94, a far data del 1° gennaio 1999 sono stati attivati i poteri di cui al precedente comma 2-bis;

**VISTA** la propria Ordinanza n°06/2000, in data 12 maggio 2000, come successivamente integrata e modificata, con la quale veniva approvato il *“Regolamento per il transito e la sosta delle merci pericolose e dei servizi portuali e di sicurezza connesse”*;

**RITENUTO** necessario, in ragione degli obblighi di derivanti dalle normative internazionali, adeguare la disciplina del transito e la sosta delle merci pericolose nel porto di Piombino alle attuali esigenze;

**ATTESE** le osservazioni svolte dal Comandante del Porto di Piombino nell’ambito della seduta del Comitato Portuale, del 21 ottobre 2005;

**SENTITO** il Commissariato della Polizia di Stato di Piombino, ed acquisto il relativo parere con nota n. DIV1CAT, in data 24 ottobre 2005;

**SENTITO** il Comando Compagnia della Guardia di Finanza di Piombino;

**SENTITA** la locale Agenzia delle Dogane, distaccamento di Piombino;

**SENTITA** l'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino, e acquisito il favorevole parere con nota n°658 del 18 gennaio 2006;

**SENTITO** il Comitato Portuale del 21 ottobre 2005;

**SENTITO** il Comitato Igiene e Sicurezza del Porto di Piombino, ed acquisito il proprio parere nella seduta del giorno 30 maggio 2005;

**VISTO** il Codice della Navigazione, approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327, come successivamente modificato ed integrato, e il relativo Regolamento di esecuzione, approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, come successivamente modificato;

## **ORDINA**

### **Articolo 1**

Con decorrenza **1 maggio 2006** è approvato " **Regolamento per il transito e la sosta delle merci pericolose nel porto di Piombino** ", allegato alla presente Ordinanza della quale è parte integrante e sostanziale.

### **Articolo 2**

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare le disposizioni contenute nel Regolamento predetto. I contravventori della presente Ordinanza saranno punibili a norma di legge.

### **Articolo 3**

1. La presente Ordinanza abroga ogni diversa disposizione in materia precedentemente emanata incompatibile e/o in contrasto con le disposizioni di cui al presente regolamento.
2. Il capo III e il capo IV del " *Regolamento per il transito e la sosta delle merci pericolose e dei servizi portuali e di sicurezza connesse* ", approvato con l' Ordinanza n°06/2000, in data 12 maggio 2000, nelle premesse citate, sono abrogati.

Piombino, 21.03.2006

F.to **Luciano GUERRIERI**

**CAPO I  
MERCİ PERICOLOSE**

**Art. 1  
*Campo di applicazione***

1. Salvo che non sia diversamente indicato, le norme del presente Regolamento si applicano:
  - a) alle merci pericolose trasportate in colli;
  - b) ai recipienti vuoti (cisterne, bombole, fusti, ecc..) che in precedenza abbiano trasportato merci pericolose, a meno che gli stessi non siano accompagnati da certificato attestante l'avvenuta bonifica e degasificazione, che transitano nelle aree e negli specchi acquei portuali ricadenti nella giurisdizione dell'Autorità Portuale di Piombino, limitatamente al porto di Piombino.
2. Restano ferme tutte le disposizioni vigenti, internazionali, nazionali e locali, in materia di sicurezza della navigazione di competenza dell'Autorità Marittima, dell'Azienda sanitaria locale, dei VV.F. e dell'Ufficio di Sanità Marittima.
3. Le disposizioni di cui al presente regolamento non pregiudicano l'applicazione di ogni altra disposizione in materia di sicurezza e salute sul luogo di lavoro emanate da altre amministrazioni nell'ambito delle rispettive competenze.
4. Restano ferme le competenze dell'Ufficio di Sanità Marittima competente per territorio per il controllo della introduzione in territorio nazionale delle merci pericolose provenienti da Paesi extracomunitari.

**Art. 2  
*Definizioni***

1. Ai fini del presente Regolamento e, salvo che non sia diversamente ed espressamente indicato, valgono le seguenti definizioni:
  - legge 84/94, la legge 28 gennaio 1994, n. 84, come successivamente integrata e modificata;
  - *operazioni e servizi portuali*, le attività di cui all'articolo 16 della legge 84/94;
  - *porto/ambito portuale*, il porto di Piombino e le relative aree portuali;
  - *APP*, l'autorità portuale di Piombino;
  - *Autorità Marittima*, il competente Ufficio Marittimo;
  - *aree portuali*, tutte le aree demaniali marittime ricadenti nella giurisdizione territoriale dell'Autorità, limitatamente al porto di Piombino e agli specchi acquei ad esso antistanti;
  - *circolazione*, il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali in ambito portuale;
  - *veicoli*, tutte le macchine, di qualsiasi specie, che circolano sulle strade, guidate dall'uomo;
  - *sosta*, la sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo con la possibilità di allontanamento del conducente;
  - *fermata*, la sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo con la presenza del conducente;
  - *depositi costieri*, i depositi di cui all'articolo 52 del codice della navigazione;
  - *collo*, l'imballaggio, contenitore intermedio o grande imballaggio, contenente merce pericolosa previste dall'IMDG Code;

- *unità di trasporto del carico*, carro ferroviario, veicolo stradale autopropulso o rimorchiabile, contenitore ovvero cisterna, trasportati o non sui mezzi in parola oppure su carrelli;
- *cisterna*, cisterna portatile, compreso il contenitore cisterna, veicolo cisterna stradale, carro cisterna ferroviario o recipiente di capacità non inferiore a 450 litri per contenere solidi, liquidi o gas liquefatti;
- *concessionari*, i titolari di concessione demaniale marittima ex articolo 36 del codice della navigazione per l'occupazione di spazi demaniali in ambito portuale per fini diversi dall'esercizio di operazioni portuali;
- *imprese portuali*, i soggetti autorizzati ex articolo 16 della legge 84/94 all'espletamento di operazioni e servizi portuali;
- *terminalisti*, le imprese portuali titolari di concessione demaniale marittima ex articolo 18 della legge 84/94 per l'occupazione di aree portuali, opportunamente organizzate e predisposte, anche con strutture fisse, o amovibili, per l'espletamento di operazioni e servizi portuali;
- *merci pericolose*, le merci di cui al codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose (codice I.M.D.G.);
- *navi*, le costruzioni di cui all'articolo 136 del codice della navigazione;
- *sistema hacpak*, sistema informatico realizzato per la gestione e la monitorizzazione delle merci pericolose transitate in ambito portuale.

### **Art. 3**

#### ***Circolazione delle merci pericolose***

1. All'interno del porto possono solo circolare merci pericolose:
  - destinate all'imbarco;
  - provenienti da sbarco;
  - provenienti dai, o destinate ai depositi costieri situati in ambito portuale;
  - destinate al bunkeraggio;
  - destinate alle navi, come provviste di bordo.
2. All'interno del porto si applicano - oltre a quanto previsto dal presente Regolamento - le disposizioni legislative e regolamentari in vigore nel territorio nazionale, in materia di trasporto di merci pericolose su strada o via ferrovia.
3. Qualora durante il percorso in porto dovessero verificarsi rotture o danneggiamenti dei colli, delle unità di trasporto del carico o delle cisterne, dei veicoli trasportanti merci pericolose, oppure colaggi, o perdite del contenuto degli stessi, il conducente del veicolo con cui sono trasportate le merci pericolose dovrà darne immediata comunicazione all'Autorità Marittima e all'APP, sezione "Sicurezza e Ambiente", per l'adozione dei provvedimenti del caso. La zona interessata dovrà comunque essere opportunamente delimitata e vigilata:
  - a cura del trasportatore, nel caso in cui l'inconveniente sia avvenuto lungo le strade;
  - a cura dell'impresa portuale/terminalista interessato, nel caso in cui l'inconveniente sia avvenuto all'interno delle aree interessate alle operazioni e servizi portuali.
4. Nei casi di cui al precedente comma 3, la rimozione delle merci pericolose dovrà comunque avvenire, previo riconfezionamento delle stesse, sulla base di quanto prescritto dalla vigente normativa in materia di trasporto di merci pericolose.
5. Il trasporto delle merci pericolose a mezzo ferrovia all'interno del porto avviene sotto la responsabilità del gestore del servizio ferroviario, sulla base della normativa nazionale e internazionale in materia di trasporto ferroviario di merci pericolose, ferme restando le competenze

dell'APP, o dell'ASL, secondo le normative vigenti in materia di sicurezza portuale. E' comunque vietata la manovra "a spinta" dei carri ferroviari sui quali siano sistemate merci pericolose di qualsiasi classe.

6. Le merci pericolose provenienti dallo sbarco della nave dovranno immediatamente lasciare l'area portuale, una volta completate le operazioni di sbarco.

#### **Art. 4**

##### ***Deposito – Sosta - Fermata delle merci pericolose***

1. In porto è vietato il deposito di merci pericolose. L'APP potrà disporre lo spostamento delle merci pericolose impropriamente depositate con spese a carico di chi le ha introdotte.

2. Le merci pericolose destinate all'imbarco potranno circolare in porto non prima di 60 minuti dalla partenza della nave, ed eventuali fermate sono consentite per il tempo strettamente necessario all'espletamento delle pratiche amministrative di imbarco.

3. Le merci pericolose destinate ai depositi costieri situati in area portuale, potranno circolare in porto per il tempo strettamente necessario all'espletamento dell'operazione e della pratiche amministrative e doganali; a conclusione di tali attività dovranno immediatamente uscire dalle aree portuali.

4. Le merci pericolose destinate al bunkeraggio delle navi, potranno circolare in porto per il tempo strettamente necessario all'espletamento dell'operazione e della pratiche amministrative e doganali; a conclusione di tali attività dovranno immediatamente uscire dalle aree portuali.

5. Le merci pericolose destinate al bordo delle navi come provviste e/o forniture, potranno accedere alle aree portuali e fermarsi in porto solo ed esclusivamente per l'espletamento delle pratiche doganali, a conclusione delle quali dovranno essere immediatamente caricate a bordo della nave a cui sono destinate.

6. In casi del tutto eccezionali e per comprovate necessità, le merci pericolose, previa apposita autorizzazione rilasciata di volta in volta dall'APP, potranno sostare in aree stabilite dalla stessa APP.

#### **Art. 5**

##### ***Transito – Imbarco/Sbarco – Ingresso/Uscita in/dalle aree portuali delle merci pericolose***

1. Ferme restando le competenze dell'Autorità Marittima in ordine al rilascio di autorizzazione all'imbarco e/o sbarco di merci pericolose nel porto, a norma delle vigenti disposizioni e del successivo articolo 10, l'ingresso, il transito e l'uscita in/dal porto di dette merci avviene previo espletamento delle procedure di cui al presente articolo.

2. L'armatore od il raccomandatario marittimo che intende sbarcare od imbarcare su di una nave merci pericolose, con almeno 24 ore di anticipo sul giorno di arrivo della stessa, e/o per viaggi inferiori alle 24 ore al momento della partenza della nave dal porto di provenienza, deve dare comunicazione per via telematica, mediante il sistema *hacpack*, all'APP di tutti i dati richiesti dal sistema stesso.

3. Al fine di poter utilmente e tempestivamente informare le istituzioni preposte alla sicurezza sul

livello di pericolosità del carico, da imbarcare in ingresso in porto, ed al fine di predisporre le attività per fronteggiare situazioni di emergenza causate da eventuali versamenti o incendi, le notizie riportate nella comunicazione di cui al precedente punto 2 saranno automaticamente inviate anche al Servizio Chimico di Porto dal sistema *hacpack*, e sarà possibile la loro consultazione anche da parte delle istituzioni preposte alla sicurezza.

4. Per tutte le merci pericolose, ad esclusione di quelle di classe 1 in partenza dal porto di Piombino, l'APP entro 12 ore dal ricevimento delle informazioni di cui al punto 2) del presente articolo, comunicherà l'eventuale diniego al transito nel porto, e/o eventuali prescrizioni di sicurezza aggiuntive, avvalendosi del parere del Servizio Chimico di Porto e/o quelli ulteriori dell'ASL e dei Vigili del Fuoco. Per le merci pericolose della classe 1, in ingresso nel porto di Piombino e destinate all'imbarco, oltre agli obblighi di cui al precedente punto 2) del presente articolo, l'armatore, od il raccomandatario marittimo, dovrà produrre copia dell'istanza di imbarco presentata all'Autorità Marittima, la quale dovrà essere munita dell'apposito nulla osta dell'APP almeno 24 ore prima.

#### **Art. 6**

#### ***Obblighi dei terminalisti, imprese e agenzie marittime***

1. Fermo restando l'obbligo da parte del ricevitore delle merci di dare le informazioni al personale dell'impresa portuale interessata di cui all'articolo 21 del D.Lgs. 272/99, l'impresa terminalista e le imprese portuali, per l'espletamento delle operazioni portuali di imbarco, sbarco, movimentazione delle merci pericolose, nonché i concessionari eventualmente interessati, assicurano:

- un'organizzazione d'emergenza all'interno dell'area assegnata;
- il rispetto della normativa posta dalla vigente legislazione nazionale in materia di prevenzione degli infortuni e degli incidenti sul lavoro per tutte le persone - esclusi i componenti l'equipaggio della nave - che sono interessate alla movimentazione delle merci pericolose;
- il rispetto della normativa posta dalla vigente legislazione nazionale in materia di mezzi di sollevamento e movimentazione utilizzati per le merci pericolose all'interno del terminal, o della zona in cui operano le imprese portuali (o dell'area in concessione, in caso di concessionari di cui al precedente 1° comma);
- la disponibilità di una zona individuata specificatamente per la fermata di merci pericolose.

2. L'impresa portuale e/o il raccomandatario e/o il terminalista dovranno:

- consentire l'introduzione - via terra - nel Terminal, o nell'area operativa dell'impresa portuale (o nell'area in concessione), solamente delle merci pericolose destinate all'imbarco;
- consentire l'introduzione nel Terminal, o nell'area operativa dell'impresa portuale (o nell'area in concessione) delle merci pericolose solamente in presenza della prevista documentazione al riguardo;
- consentire l'imbarco e lo sbarco delle merci pericolose solamente in presenza dell'autorizzazione all'imbarco o del nulla-osta allo sbarco dell'Autorità Marittima, assicurando, altresì, il rispetto delle disposizioni, comprese le posizioni di stivaggio di quelle da imbarcare, eventualmente impartite;
- accertare che le merci pericolose destinate all'imbarco siano correttamente marcate ed etichettate in conformità alle disposizioni dell'IMDG CODE, provvedendo come necessario alla regolarizzazione; le spese conseguenti sono a carico degli interessati;
- verificare, per quanto attiene alle merci pericolose, che i colli, le unità di trasporto del carico o le cisterne, i veicoli trasportanti le merci pericolose non presentino colaggi, o perdite di contenuto dagli stessi; qualora dovesse accertare tale inconveniente, dovrà informarne immediatamente

l'APP, o l'Autorità Marittima, per l'adozione dei provvedimenti del caso; le merci pericolose, comunque confezionate, dovranno essere poste in banchina in una zona opportunamente delimitata e vigilata. La rimozione delle merci pericolose potrà avvenire previo riconfezionamento delle stesse, sulla base di quanto prescritto dalla vigente normativa in materia di trasporto delle merci pericolose;

- sospendere le operazioni d'imbarco, sbarco e movimentazione delle merci pericolose qualora e per qualsivoglia motivo, ivi comprese le avverse condizioni meteomarine, non siano garantite le condizioni di sicurezza previste dal documento di sicurezza redatto ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs n. 272 del 27 luglio 1999;
- assicurare che ogni parte della banchina cui è ormeggiata una nave avente a bordo delle merci pericolose, sia accessibile in ogni momento ai mezzi di soccorso;
- assicurarsi, per quanto possibile, che le persone - esclusi i componenti l'equipaggio della nave - comunque interessate alla movimentazione delle merci pericolose siano in buone condizioni psico-fisiche;
- impartire, in caso di emergenza, le prime disposizioni contingenti in attesa dell'arrivo del personale dell'Autorità Marittima e dei Vigili del Fuoco.

3. Allo scopo di dare tempestive informazioni sul livello di pericolosità delle merci presenti nelle aree portuali ai soggetti preposti alla sicurezza ed al fine di predisporre le attività per fronteggiare situazioni di emergenza causate da versamenti o incendi, l'impresa/Terminalista/Raccomandatario dovrà inviare al Servizio Chimico di Porto utilizzando il sistema *hacpack*, le seguenti informazioni:

- ubicazione precisa nel terminal della merce pericolosa;
- generalità del raccomandatario marittimo e numero telefonico;
- nome della nave, stazza lorda, numero di iscrizione e bandiera, data di arrivo in porto;
- nome tecnico della merce (proper shipping name);
- numero ONU, classe Codice IMDG, gruppo di imballaggio;
- numero del contenitore o targa del veicolo, tipo di imballaggio e codice di identificazione dell'imballaggio, numero dei colli, peso lordo e peso netto della merce pericolosa;
- tempo presunto di sosta nel terminal della merce.

#### **Art. 7**

#### ***Manipolazione in genere di merci pericolose***

1. Salvo i casi di cui al successivo comma 2, nel porto di Piombino è vietata la manipolazione delle merci pericolose.

2. In casi del tutto eccezionali e per comprovata necessità, le merci pericolose, previa apposita autorizzazione rilasciata dall'APP, potranno essere manipolate in aree/zone stabilite di volta in volta dalla stessa, previo parere rilasciato dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e dell'ASL

#### **Art. 8**

#### ***Lavori di riparazione***

1. Ferme restando le vigenti disposizioni dell'autorità marittima al riguardo, nonché quelle di cui alla legislazione in materia di prevenzione degli infortuni, qualora si renda necessario procedere a terra alla riparazione di unità di trasporto del carico utilizzate per il trasporto di merci pericolose, i lavori debbono essere eseguiti in zone ben delimitate e individuate di volta in volta dall'APP.

## **Art. 9 Fumigazioni**

1. Ai fini dell'applicazione del presente articolo per "fumigazione" si intende qualsiasi operazione attuata con prodotti liquidi, solidi o aeriformi, finalizzata a bonificare o prevenire la presenza di insetti, parassiti o roditori.
2. La fumigazione di unità di trasporto del carico o di colli è consentita unicamente a terra in zone riconosciute idonee a tale scopo, di volta in volta, dall'APP. Non è, comunque, consentito procedere a fumigazioni lungo le strade del porto.
3. La fumigazione di cui al precedente comma 2 è consentita solamente per le unità di trasporto del carico o i colli destinati all'imbarco, con esclusione di quelli provenienti da "transhipment". L'eventuale fumigazione di unità di trasporto del carico o di colli provenienti da sbarco e destinati all'introduzione nel territorio nazionale può avvenire previa esplicita disposizione dell'ASL.
4. Chi intende effettuare la fumigazione deve presentare apposita istanza (in duplice copia, in bollo) all'APP, che, esaminata l'istanza, ne restituisce una copia al richiedente con le determinazioni del caso in ordine alle misure di sicurezza ritenute opportune e/o necessarie.
5. La persona o la società autorizzata ad effettuare la fumigazione - indipendentemente dall'osservanza della legislazione in materia sanitaria e di prevenzione degli infortuni e degli incidenti sul lavoro - deve:
  - impedire l'accesso alla zona in cui si effettua la fumigazione alle persone non interessate;
  - esporre opportuni cartelli segnaletici indicanti la zona a rischio e il divieto di accedervi;
  - assicurare che nessuna persona entri nell'unità di carico sottoposta a fumigazione se non munita di "certificato di non pericolosità" emesso dal responsabile chimico della società.
6. Non è consentito l'espletamento di alcuna operazione portuale sotto fumigazione.
7. La fumigazione dei locali del carico o di altri locali di una nave all'ormeggio è consentita presso banchina, di volta in volta, ritenuta idonea a tale scopo dall'Autorità Marittima, previo nulla osta dell'APP. La fumigazione avviene nel rispetto di quanto indicato al presente articolo.
8. Nel caso in cui le fumigazioni avvengano con gas tossici, dovranno essere rispettate tutte le procedure previste dal R.D. 9 gennaio 1927, n. 147, articoli dal 41 al 46, e pervio parere della competente ASL.

## **Art. 10 Norme aggiuntive per gli esplosivi**

1. Ferme restando le prescrizioni stabilite dall' Autorità Marittima in ordine alle relative operazioni di imbarco e di sbarco, le norme contenute nel presente articolo si applicano alle merci pericolose appartenenti alla classe IMO 1 (esplosivi), a prescindere dal quantitativo movimentato, ad integrazione delle norme di cui agli altri articoli del presente regolamento per le altre merci pericolose.
2. Per gli esplosivi appartenenti alla Divisione 1.4, Gruppo di compatibilità "S", si applicano solamente le disposizioni di cui al successivo comma 6.

3. Nel porto non è consentito il transito di esplosivi appartenenti al Gruppo di compatibilità "L".
4. Le merci pericolose della classe 1 non possono eseguire fermata in nessuna area portuale: le stesse affluiscono direttamente al porto fino sottobordo della nave - e viceversa - per l'imbarco e lo sbarco diretto.
5. Il Terminalista/l'Impresa/il Raccomandatario interessata nel caso d'imbarco o sbarco esplosivi, deve:
  - delimitare la zona di banchina interessata alla movimentazione degli esplosivi o con transenne o nastro bianco e rosso, opportunamente sostenuto, al fine d'impedire il transito e la sosta per qualsiasi veicolo o persona estranee alle operazioni; la delimitazione deve essere posta ad almeno 10 metri dal punto in cui movimentano gli esplosivi;
  - disporre un'opportuna vigilanza affinché sia rispettato il divieto di transito e sosta nella zona predetta;
  - organizzare le operazioni d'imbarco degli esplosivi quale ultima operazione commerciale della nave;
  - organizzare le operazioni di sbarco degli esplosivi quale prima operazione commerciale della nave;
  - curare, qualora le operazioni d'imbarco e sbarco avvengano fra il tramonto e il sorgere del sole, che la zona di banchina interessata dalla movimentazione degli esplosivi sia illuminata adeguatamente;
  - dar corso alle operazioni di sbarco, allorché sottobordo alla nave siano presenti e pronti alla caricazione i mezzi di trasporto necessari al deflusso immediato degli esplosivi dal porto.
6. Durante le operazioni d'imbarco e sbarco di esplosivi è vietato effettuare bunkeraggi, nonché ogni altro tipo di operazione portuale. A cura dell'Autorità Marittima, le bettoline interessate da bunkeraggi navali eventualmente ormeggiate presso gli accosti confinanti dovranno essere fatte allontanare. Analogamente le imprese portuali incaricate dello svolgimento di tali operazioni sono tenute ad adoperarsi affinché le zone interessate dalla movimentazione degli esplosivi in porto restino sgombre da persone e mezzi.
7. Il transito dei veicoli trasportanti merci pericolose della classe 1, destinati all'imbarco sulle e allo sbarco dalle navi, all'uopo ormeggiate presso le banchine del porto, è consentito nei seguenti termini:
  - a) per navi ormeggiate al molo Dente Nord Capitaneria del porto di Piombino, il transito dovrà avvenire sulla direttrice di via Portovecchio – Cavalcaferrovia (come riportata nella planimetria allegata al presente Regolamento quale sua parte integrante e sostanziale), e sotto la sorveglianza dei VV.F.;
  - b) per navi ormeggiate al molo Batteria e/o Banchina Pecoraro, il transito dovrà avvenire sulla direttrice di via Dalla Chiesa (come riportata nella planimetria allegata al presente Regolamento quale sua parte integrante e sostanziale), e sotto la sorveglianza dei VV.F.;
  - c) eventuali deroghe sugli accosti ove è consentito l'imbarco/sbarco di merci pericolose della classe 1. saranno valutate di volta in volta dall'APP
8. In occasione dell'imbarco e dello sbarco di esplosivi, l'impresa portuale interessata dovrà con congruo anticipo richiedere la presenza in porto, 60 minuti prima dell'operazione, lungo tutte le aree portuali interessate dal transito dei mezzi trasportanti esplosivi, di una squadra VV.F., concordando direttamente con gli stessi VV.F. relativi termini e modalità.

### **Art.11**

#### ***Norme aggiuntive per le materie infettanti e per i rifiuti in genere***

1. Per quanto riguarda le materie infettanti e i rifiuti in genere, il presente regolamento si applica:
  - alle materie infettanti, appartenenti alla classe IMO 6.2;
  - ai rifiuti - escluse le materie prime secondarie - come identificati dalla vigente legislazione nazionale e comunitaria.
2. Le materie infettanti e i rifiuti non possono sostare nelle aree portuali: detti prodotti affluiscono direttamente dal porto fin sottobordo alla nave - e viceversa - per l'imbarco e lo sbarco diretto.
3. L'APP, sentita l'ASL e/o l'ARPAT, valuterà, di volta in volta, tenuto conto delle caratteristiche delle materie infettanti e dei rifiuti, la necessità di disporre particolari precauzioni per quanto attiene la sicurezza delle persone e delle cose e la prevenzione dell'inquinamento ambientale.

### **Art. 12**

#### ***Norme aggiuntive per le sostanze radioattive***

1. Le norme contenute nel presente articolo si applicano alle merci pericolose appartenenti alla classe IMO 7 (sostanze radioattive) aventi una radioattività specifica superiore a 0,002 microcurie per grammo (70 kBq/kg). Dette norme s'intendono ad integrazione di quelle contenute negli altri articoli del presente Regolamento.
2. Le sostanze radioattive non possono sostare nelle aree portuali: le stesse affluiscono, previo apposito nulla osta rilasciato dall'APP, direttamente dal porto fin sottobordo alla nave - e viceversa - per l'imbarco e lo sbarco diretto.
3. Le operazioni portuali relative alle navi che abbiano a bordo sostanze radioattive, in transito o da sbarcare, potranno iniziare solamente dopo che un "esperto qualificato" - come definito dagli articoli 70 e 71 del D.P.R. 13.02.64, n. 185 ed iscritto nell'elenco di cui all'art. 78 del D.L. 17.03.95, n. 230 - abbia verificato che a bordo della nave le "radiazioni ionizzanti" siano entro i limiti stabiliti dalle vigenti norme in materia di protezione dei lavoratori e della popolazione. In attesa del completamento degli accertamenti da parte dell'"esperto qualificato", il Comandante della nave dovrà impedire l'accesso a bordo di qualsiasi persona.
4. Nel caso di "radiazioni ionizzanti superiori alla norma, accertate dall'esperto qualificato", il Comandante della nave deve:
  - informarne immediatamente l'APP e l'Autorità Marittima;
  - vietare l'accesso a bordo delle persone non appartenenti all'equipaggio;
  - delimitare la zona della nave interessata, secondo le indicazioni dell'esperto qualificato;
  - disporre la bonifica e la decontaminazione attraverso l'intervento di persone qualificate a dirigere tali operazioni;
  - attenersi alle disposizioni che saranno impartite dall'APP, ovvero dall'Autorità Marittima, secondo le rispettive competenze.
5. In ogni caso le operazioni commerciali potranno essere iniziate a seguito di esplicito consenso da parte dell'APP.

## **CAPO II NORME ANTINCENDIO**

### **Art. 13 *Divieto di fuochi***

1. Nel porto è rigorosamente proibito accendere fuochi e fumare:
  - nei capannoni e in tutti gli spazi coperti ricadenti in aree portuali destinate all'espletamento di operazioni e servizi portuali inerenti a merci pericolose;
  - sui moli e sulle banchine interessate all'imbarco e allo sbarco di merci pericolose, o facilmente accendibili;
  - in tutte le zone del porto ove sono esposte le tabelle riportanti la scritta: "Divieto di fumare".

### **Art. 14 *Servizio antincendio in porto***

1. Il servizio antincendio nel porto è svolto dal Comando provinciale dei Vigili del Fuoco. Per il particolare servizio di prevenzione degli incendi il personale dei Vigili del Fuoco può essere integrato e sostituito con personale appositamente autorizzato ai sensi del presente Capo.

### **Art. 15 *Servizio integrativo antincendio (S.I.A)***

1. Ferme restando le responsabilità demandate dalle disposizioni vigenti ai Comandanti delle navi, nonché agli stabilimenti ubicati nell'ambito portuale e relative adiacenze, il servizio integrativo antincendio (per brevità SIA), potrà essere svolto dai Vigili del Fuoco, ovvero da imprese autorizzate dall'APP. E' fatta salva la facoltà del Comando di bordo di avvalersi, secondo le normative vigenti, di personale appartenente all'equipaggio espressamente addestrato per l'espletamento di tali servizi sulle navi.
2. Le tariffe per le prestazioni relative al servizio di cui trattasi prestate a favore dei terzi sono depositate presso l'APP. I compensi previsti dalle tariffe sono comprensivi di qualsiasi onere previdenziale, assistenziale, assicurativo ed amministrativo comunque dovuto, e sono liquidati su regolare fattura emessa dalle ditte o società autorizzate.
3. L'APP potrà stipulare direttamente con le imprese autorizzate, particolari convenzioni per l'espletamento del servizio di sorveglianza e di prevenzione negli spazi comuni compresi nell'ambito portuale.
4. Il potere di disporre servizi integrativi antincendio a terra e servizi di vigilanza antincendio a bordo delle navi, ai sensi del Decreto Legislativo 272/99, è esercitato dall'APP e, ove del caso, dall'Autorità Marittima, ed è eseguito, sotto la direzione del Comando Provinciale dei VV.F., dalle "Guardie ai Fuochi" inquadrare nelle Ditte o Società autorizzate.
5. I terminalisti, i concessionari, le imprese portuali, nonché i concessionari di servizi portuali, potranno autoprodurre il servizio integrativo antincendio nell'ambito delle aree di competenza, dandone informazione all'APP che potrà stabilire, sentito il Comando Provinciale dei VV.F., particolari prescrizioni e condizioni. Al personale dipendente addetto a tali servizi, si applicano in ogni caso le disposizioni contenute nel presente Capo, anche in relazione alle modalità di esercizio

dei servizi medesimi.

6. Il servizio di autoproduzione, laddove consentito, non può comunque essere prestato a terzi e deve assicurare l'intervento in qualsiasi parte del porto, a richiesta dell'APP. Il personale preposto al servizio non potrà essere impiegato contemporaneamente in altri servizi con lo stesso incompatibili.

#### **Art. 16**

##### ***Incidenti: comunicazioni e direzione delle operazioni***

1. In caso di incendio sui moli, sulle calate, nei capannoni o sui galleggianti, i custodi, i guardiani e chiunque si trovi presente nelle zone interessate dovrà darne immediato avviso ai Vigili del Fuoco, all'Autorità Marittima, all'ASL e, non appena possibile, all'APP.

2. Ferma restando la competenza dell'Autorità Marittima in ordine al coordinamento dell'azione dei reparti dei Vigili del Fuoco con quella di tutti gli altri mezzi nautici e terrestri, nonché dei rimorchiatori, dei piloti, degli ormeggiatori, dei barcaioi, del personale dipendente dalle società terminaliste/concessionarie e, in caso di necessità, anche dei lavoratori delle imprese portuali, la direzione e la responsabilità delle operazioni di spegnimento e di isolamento dell'incendio e dell'impiego dei mezzi e del personale, anche ausiliario, restano di competenza del Comandante Provinciale dei Vigili del fuoco, o, in sua assenza, del comandante di reparto di soccorso.

3. Espletati gli accertamenti del caso e espletate le dovute operazioni di bonifica e di innocuizzazione dell'area interessata, le operazioni commerciali potranno riprendere solo previa autorizzazione dell'APP.

4. Restano ferme le vigenti normative procedure in caso di incendio su navi.

#### **Art. 17**

##### ***Iscrizione nel registro di cui all'art. 68 del codice della navigazione.***

1. Fatto salvo il caso di cui al comma 5 del precedente articolo 15, dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, potranno svolgere il servizio integrativo antincendio solo le persone giuridiche opportunamente iscritte nel registro tenuto dall'APP, ai sensi dell'art. 68 del Codice della Navigazione e per le quali sia intervenuto il parere favorevole del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco.

2. I soggetti di cui al comma 1 del presente articolo dovranno avvalersi di "Guardie ai Fuochi" appositamente iscritte nei registri dell'Autorità Marittima.

3. Restano fermi gli obblighi derivanti dalla vigente normativa sul lavoro.

#### **Art. 18**

##### ***Doveri delle Guardie ai Fuochi***

1. Le Guardie ai Fuochi hanno l'obbligo di presentarsi ad ogni richiesta dell'APP, o dell'Autorità Marittima relativa a necessità concernenti la sicurezza delle aree portuali e delle navi ormeggiate,

con divise e dotazioni individuali ritenute idonee dall'APP, sentiti il Comando Provinciale VV.F. e l'ASL.

### **CAPO III DISPOSIZIONI FINALI**

#### **Art. 19**

#### ***Ufficio dell'APP - Sezione Sicurezza e Ambiente***

1. L'APP, nell'ambito della propria organizzazione interna, dispone di un ufficio "Sezione Sicurezza e Ambiente", presso il quale vengono trattate ed elaborate tutte le pratiche inerenti la sicurezza (intesa sia come *security* che come *safety*) con i seguenti contatti e recapiti:

1. Telefono: 0565 229243;
2. Cellulare: 335 6715135;
3. Fax: 0565 229227;
4. E-mail: [security@porto.piombino.li.it](mailto:security@porto.piombino.li.it);