



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI CAPITANERIA DI PORTO DI OLBIA

ORDINANZA

(APPROVAZIONE DEL "REGOLAMENTO DI SICUREZZA DEL PORTO E DELLA RADA DI OLBIA)

Il Capitano di Vascello (CP) SOTTOSCRITTO, Capo del Circondario marittimo e Comandante del porto di Olbia:

VISTO il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante il Codice della navigazione, e successive modificazioni e integrazioni, con particolare riferimento agli articoli 30, 62, 63, 68, 80 e 81;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante il Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), e successive modificazioni e integrazioni, con particolare riferimento all'articolo 59 e alle altre disposizioni applicabili;

VISTA la Legge 2 dicembre 2025, n. 182, recante "Disposizioni per la semplificazione e la digitalizzazione dei procedimenti in materia di attività economiche e di servizi a favore dei cittadini e delle imprese", e in particolare l'articolo 14, che ha sostituito il primo comma dell'articolo 81 del Codice della navigazione, attribuendo al Comandante del porto la disciplina della sicurezza della navigazione, degli accosti e degli ormeggi e la polizia del porto o dell'approdo e delle relative adiacenze marittime;

VISTA la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante "Riordino della legislazione in materia portuale", e successive modificazioni e integrazioni, con particolare riferimento all'articolo 14 e ferme restando le competenze attribuite all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna;

VISTA l'Ordinanza n. 47/2021 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, recante "Sosta delle navi inoperose nei porti ricadenti all'interno della circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna", nonché l'Ordinanza n. 11/2024 della medesima Autorità, recante la modifica dell'art.1 della citata Ordinanza n. 47/2021;

VISTO il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il Codice della strada, e successive modificazioni e integrazioni, con particolare riferimento all'articolo 6, comma 7, per la disciplina della circolazione nelle aree portuali;

VISTO il decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante il Codice della nautica da diporto, e successive modificazioni e integrazioni, per quanto applicabile alle unità da diporto interessate dalle disposizioni del Regolamento;

VISTA la legge 27 dicembre 1977, n. 1085, di ratifica ed esecuzione della Convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare (COLREG 1972), come emendata;

VISTA la legge 23 maggio 1980, n. 313, di adesione alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 1974), con allegato, e sua esecuzione, come successivamente emendata;

VISTO il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, recante attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione, e successive modificazioni e integrazioni;

VISTO il regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea, ed il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 agosto 2023, n. 135, per gli adempimenti telematici e le formalità marittime rientranti nel relativo ambito di applicazione;

VISTO il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272, recante 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, e successive modificazioni e integrazioni;

VISTO il decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, e successive modificazioni e integrazioni, per quanto applicabile alle attività disciplinate dal Regolamento, ferme restando le disposizioni speciali in materia portuale e marittima;

VISTI il decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139, ed il decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151, e successive modificazioni e integrazioni, per i pertinenti profili di prevenzione incendi e soccorso pubblico;

VISTI il decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, e successive modificazioni e integrazioni, in materia di impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, il decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, e la Convenzione MARPOL 73/78, come emendata, per i rispettivi profili di tutela ambientale;

VISTA la legge 26 gennaio 2026, n. 9, recante "Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee", per quanto applicabile, tenuto conto delle relative disposizioni transitorie;

VISTO il decreto del Ministro della marina mercantile 13 gennaio 1979, relativo alla categoria dei sommozzatori in servizio locale, per quanto ancora applicabile nel vigente regime transitorio e in coordinamento con la legge 26 gennaio 2026, n. 9;

VISTA la circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 16, prot. DEM3/1823, del 19 luglio 2002, recante disciplina dell'attività di bunkeraggio nei porti marittimi;

VISTA la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. DEM3/850 del 28 marzo 2002, concernente l'applicazione dell'articolo 46 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272 e la procedura semplificata standardizzata per determinate lavorazioni con impiego di fonti termiche;

VISTA la propria Ordinanza n. 06/2003 del 21 febbraio 2003, con la quale è stato approvato il previgente Regolamento di sicurezza per le operazioni di bunkeraggio;

VISTA la propria Ordinanza n. 17/2006 del 31 marzo 2006, con la quale è stato approvato il previgente Regolamento di sicurezza per i lavori a bordo con e senza uso di fiamma;

VISTA la propria Ordinanza n. 51/2019 del 17 giugno 2019, recante la disciplina del movimento e dello stazionamento del naviglio nel porto e nella rada di Olbia, come successivamente modificata ed integrata, da ultimo con Ordinanza n. 37/2025 del 10 giugno 2025;

VISTA la propria Ordinanza n. 25/2020, con la quale è stato approvato il Regolamento degli accosti del porto di Olbia;

VISTA la propria Ordinanza n. 18/2023 del 6 aprile 2023, recante disposizioni di interdizione della navigazione e di ogni altra attività nello specchio acqueo antistante il molo Cocciani Sud (IND/S), in caso di utilizzo della boa di ormeggio ubicata in prossimità della testata del molo;

VISTA la propria Ordinanza n. 45/2025 del 9 luglio 2025, recante modifiche al Regolamento degli accosti del porto di Olbia, con specifiche prescrizioni di sicurezza per l'utilizzo del Porto Cocciani da parte delle navi da carico non di linea;

VISTA la propria Ordinanza n. 48/2024 del 9 luglio 2024, recante la disciplina dell'utilizzo del sistema di gestione portuale PMIS2 nel porto di Olbia, per quanto richiamata e coordinata dal nuovo Regolamento;

VISTA la propria Ordinanza n. 33/2025 del 29 maggio 2025, concernente gli accosti delle unità da diporto presso le banchine del Porto Vecchio di Olbia, nonché i precedenti provvedimenti locali sulla medesima materia per quanto ancora vigenti;

VISTA la propria Ordinanza n. 43/2025, recante disposizioni in materia di maritime security nel porto di Olbia;

VISTA la propria Ordinanza n. 20 del 4 agosto 1997, relativa alle lavorazioni marittime con impiego di operatori subacquei, nonché gli eventuali successivi provvedimenti modificativi o integrativi in materia;

PRESO ATTO degli esiti dell'attività di studio e valutazione del rischio in ambito portuale riferita al porto di Olbia, svolta in collaborazione con l'Istituto "Attilio Deffenu" di Olbia, le cui risultanze sono state acquisite agli atti d'ufficio e tenute in considerazione ai fini dell'elaborazione e dell'aggiornamento delle misure di sicurezza e della disciplina operativa contenute nel nuovo Regolamento;

CONSIDERATA l'esigenza di riunire, coordinare e aggiornare in un unico corpo regolamentare le disposizioni locali in materia di sicurezza della navigazione e portuale, disciplina degli accosti e degli ormeggi, attività operative in porto ed in rada, bunkeraggio, impiego di fonti termiche e lavori subacquei, eliminando sovrapposizioni e rinvii non più attuali;

CONSIDERATA la necessità di adeguare la disciplina locale alle modifiche normative ed organizzative intervenute, assicurando al contempo continuità alle prescrizioni tecniche ed operative ancora compatibili con la normativa vigente;

RITENUTO pertanto necessario approvare un nuovo “Regolamento di sicurezza del porto e della rada di Olbia”, destinato a modificare, aggiornare, sostituire e coordinare le disposizioni confluite nel medesimo provvedimento;

VISTI gli atti d'ufficio;

ORDINA

Art. 1

Approvazione del Regolamento

1. È approvato e reso esecutivo l'allegato “Regolamento di sicurezza del porto e della rada di Olbia”, comprensivo dei relativi allegati, che costituisce parte integrante della presente Ordinanza.
2. Il Regolamento disciplina, nei limiti territoriali e materiali in esso definiti, le materie ivi contemplate, ferme restando le disposizioni di rango superiore, le competenze attribuite dalla legge ad altre Amministrazioni e Autorità e gli specifici provvedimenti vigenti espressamente richiamati nel Regolamento.

Art. 2

Entrata in vigore e pubblicità

1. La presente Ordinanza e l'allegato Regolamento entrano in vigore alle ore 08.00 del giorno 19.10.2026.
2. La presente Ordinanza è pubblicata all'Albo della Capitaneria di Porto di Olbia e sul sito istituzionale della Capitaneria di Porto di Olbia. Il Regolamento è reso disponibile con le medesime modalità e trasmesso, per opportuna conoscenza e per quanto di competenza, agli Enti, Comandi, Servizi tecnico-nautici ed operatori interessati.

Art. 3

Abrogazioni e coordinamento con i provvedimenti previgenti

1. Dalla data di entrata in vigore della presente Ordinanza sono abrogati, in quanto integralmente sostituiti dalla disciplina contenuta nel nuovo Regolamento:
 - a) l'Ordinanza n. 06/2003 del 21 febbraio 2003 della Capitaneria di Porto di Olbia e il relativo regolamento di sicurezza per le operazioni di bunkeraggio;
 - b) l'Ordinanza n. 17/2006 del 31 marzo 2006 della Capitaneria di Porto di Olbia e il relativo regolamento di sicurezza per i lavori a bordo con e senza uso di fiamma;
 - c) l'Ordinanza n. 51/2019 del 17 giugno 2019 e i successivi provvedimenti modificativi e integrativi ancora vigenti, ivi compresa l'Ordinanza n. 37/2025 del 10 giugno 2025;
 - d) l'Ordinanza n. 25/2020 e il relativo Regolamento degli accosti del Porto di Olbia, come successivamente modificato e integrato, ivi compresa l'Ordinanza n. 45/2025 del 9 luglio 2025;
 - e) l'Ordinanza n. 18/2023 del 6 aprile 2023, concernente l'interdizione della navigazione e di ogni altra attività nello specchio acqueo antistante il molo Cocciani Sud (IND/S), in caso di utilizzo della boa di ormeggio ubicata in prossimità della testata del molo;
 - f) l'Ordinanza n. 33/2025 del 29 maggio 2025, nonché i precedenti provvedimenti locali concernenti gli accosti e la permanenza delle unità presso il Porto Vecchio di Olbia, limitatamente alle disposizioni integralmente confluite nel nuovo Regolamento;
 - g) l'Ordinanza n. 20 del 4 agosto 1997 in materia di lavorazioni marittime con impiego di operatori subacquei, per quanto ancora vigente, nonché le successive disposizioni locali sulla medesima materia, limitatamente alle parti integralmente sostituite dal Capo XI del nuovo Regolamento.

2. Sono altresì abrogate tutte le disposizioni contenute in precedenti ordinanze o provvedimenti della Capitaneria di Porto di Olbia che risultino incompatibili con le disposizioni contenute nel Regolamento che si approva.

3. Restano pienamente vigenti, se non espressamente abrogate, le ordinanze e gli altri provvedimenti specificamente richiamati dal Regolamento o relativi a materie da esso non integralmente disciplinate, con particolare riguardo ai servizi tecnico-nautici, alla maritime security, alla circolazione stradale in ambito portuale, alle concessioni e destinazioni d'uso delle aree e banchine ed alle ulteriori discipline di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale o di altre Amministrazioni. Tra queste, in particolare, l'Ordinanza n.47/2021 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, come modificata dall'Ordinanza n.11/2024 della medesima Autorità, in materia di sosta delle navi inopere.

Art. 4 **Sanzioni**

1. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza e il Regolamento ad essa allegato.

2. Salvo che il fatto costituisca reato o sia diversamente sanzionato da specifiche disposizioni di legge, l'inosservanza delle prescrizioni della presente Ordinanza e dell'allegato Regolamento è perseguita, secondo la fattispecie concretamente integrata e ove ne ricorrano i presupposti, ai sensi degli articoli 1164, 1174 e 1231 del Codice della navigazione, nonché delle pertinenti disposizioni del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272 e delle altre norme speciali applicabili.

3. Restano ferme le ulteriori conseguenze amministrative, interdittive, ripristinatorie e risarcitorie previste dalla normativa vigente.

Olbia, data della sottoscrizione in forma digitale

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Gianluca D'AGOSTINO

Firmato Digitalmente da/Signed by:

GIANLUCA D'AGOSTINO

In Data/On Date:

venerdì 16 ottobre 2026 13:26:58



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI OLBIA

“REGOLAMENTO DI SICUREZZA DEL PORTO E DELLA RADA DI OLBIA”

CAPO I

GENERALITA'

Art.1

Scopo del regolamento

Il presente regolamento costituisce una raccolta delle disposizioni contenute nelle ordinanze emanate nel tempo dalla Capitaneria di Porto di Olbia per regolamentare il traffico portuale e le attività in generale svolte in ambito portuale (a terra e a mare) a garanzia della sicurezza della navigazione e dell'ambiente marino e costiero.

Il presente regolamento contiene, altresì, nuove norme atte a disciplinare gli aspetti non contemplati dai suddetti precedenti provvedimenti.

Art.2

Ambito di applicazione

Salvo diversa indicazione, le norme contenute nel presente regolamento si applicano alle unità mercantili, indipendentemente dalla stazza e dal servizio cui sono destinate, in navigazione in porto o in rada.

Art.3

Delimitazione dell'ambito portuale

1. Il complesso portuale di Olbia è costituito dagli specchi d'acqua, i moli, le banchine e le zone di demanio marittimo che si trovano ad Ovest del meridiano passante per il faro di Isola Bocca (**Allegato 1**).
2. All'interno del porto si considerano:

a) Canaletta di accesso al Porto di Olbia

il tratto di mare di lunghezza di circa 1,1 miglia compreso tra l'allineamento delle mede E.F. 1177 e 1183 (serie verde) e l'allineamento delle mede E.F. 1178 e 1184 (serie rossa).

b) Canaletta di accesso al Porto Vecchio

il tratto di mare compreso tra la congiungente dei segnalamenti E.F. 1203 – 1213 (Serie Verde) e la congiungente dei segnalamenti E.F. 1206 – 1208 – 1212 – 1215 (Serie Rossa).

c) Bacino di evoluzione

lo specchio acqueo antistante gli ormeggi dell'Isola Bianca, sino alle mede E.F.1183 (verde) e 1184 (rossa).

CAPO II

**DEFINIZIONE DEI LIMITI DELLA RADA E DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE
NELLA RADA E NEL PORTO DI OLBIA**

Art. 4

Definizione dei limiti della rada di Olbia

La rada di Olbia è delimitata dalla costa del Golfo di Olbia e dalle congiungenti dei seguenti punti cospicui: da P.ta Bados (prospiciente la secca dei Porri) per Rlv 072° fino ad intersecare la congiungente Capo Figari – P.ta Timone e da P.ta Timone a Capo Ceraso.

Art. 5

Schema di separazione del traffico

Nell'ambito della rada vige il seguente schema di separazione per le navi dirette al/provenienti dal porto di Olbia:

1. In entrata nel porto di Olbia

il canale delimitato a Nord dalla congiungente i seguenti punti:

A. Lat. 40°57'06"N - Long. 009°37'30"E

B. Lat. 40°57'42"N - Long. 009°39'54"E

ed a Sud dalla congiungente i seguenti punti:

C. Lat. 40°56'30"N - Long. 009°37'30"E

D. Lat. 40°57'06"N - Long. 009°39'54"E

2. In uscita dal porto di Olbia

il canale delimitato a Nord dalla congiungente i punti C) e D) di cui al comma 1) ed a sud dalla congiungente i seguenti punti:

E. Lat. 40°56'00"N - Long. 009°37'30"E

F. Lat. 40°56'36"N - Long. 009°39'54"E

3. All'interno delle suddette corsie di separazione del traffico vigono le disposizioni di cui all'art.10 del "Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare" (COLREG) e sono vietati la sosta, l'ancoraggio, la pesca e ogni altro tipo di attività diversa dalla navigazione. L'ingresso e l'uscita dalle corsie di traffico dovranno avvenire, per quanto possibile, alle loro estremità; qualora ciò non sia possibile, dovranno essere effettuati con un angolo il più possibile piccolo rispetto alla direzione generale del flusso del traffico.

4. La zona di mare a sud dell'allineamento dei suddetti punti E) ed F) è considerata zona di traffico costiero.

5. Le imbarcazioni da diporto, da pesca e le navi di piccole dimensioni in genere che devono transitare nel golfo di Olbia non devono creare intralcio al transito in sicurezza delle navi mercantili che seguono le corsie di traffico e devono navigare, per quanto possibile, all'interno delle zone di traffico costiero di cui al precedente punto 4. Eventuali attraversamenti dello schema di separazione dovranno essere effettuati con rotte perpendicolari alla direzione del flusso di traffico e con velocità tale da impegnare le corsie per il tempo strettamente necessario al transito.

Art. 6

Zone di ancoraggio, modalità di accesso e norme per la sosta

1. Nella rada del porto di Olbia, al di fuori delle seguenti zone di fonda, con centro nei punti aventi le coordinate di seguito indicate, è vietato l'ancoraggio alle navi di lunghezza superiore a mt.100 (lft), di qualsiasi tipologia:
 - **ALFA**, centrata nel punto di coordinate Lat. 40°58.6' N – Long. 009°36.2' E e raggio 0,32 mn;
 - **BRAVO**, centrata nel punto di coordinate Lat. 40°57.6' N, Long. 009°36.3' E, con raggio 0,38 mn;
 - **CHARLIE**, centrata nel punto di coordinate Lat. 40° 59.130' N – Long. 009° 36.580' E e raggio 0,25 mn) e riservata a navi adibite al trasporto di passeggeri;
 - **DELTA**, (centrata nel punto di coordinate Lat. 40° 58.187' N – Long. 009° 36.597' E e raggio 0,21 mn) e riservata a navi da diporto superiori a 100 mt lft;
 - **ECHO**, centrata nel punto di coordinate Lat 40° 55' 019 N, Long 009° 35' 293E, con raggio 0,21 mn, e riservata a navi da diporto da 100 fino a 160 metri lft.
2. L'autorizzazione all'ancoraggio all'interno delle summenzionate zone di fonda, è rilasciata dalla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Olbia.
3. Le zone di fonda Alfa, Charlie e Delta, pur rientrando geograficamente nella rada del porto di Golfo Aranci, sono gestite dalla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Olbia alla quale devono essere rivolte le comunicazioni in caso di impiego.
4. In caso di necessità e/o urgenza, la Capitaneria di Porto di Olbia può autorizzare la sosta in rada di unità di qualsiasi lunghezza e tipologia anche al di fuori delle zone di fonda sopra individuate, in deroga alle disposizioni di cui al precedente comma 1.
5. Le navi che intendono ancorare all'interno di una delle suddette zone di fonda, devono richiedere, via VHF, la preventiva autorizzazione alla Capitaneria di Porto di Olbia, comunicando le seguenti informazioni:
 - nome;
 - bandiera;
 - nominativo internazionale;
 - numero IMO (se assegnato);
 - tipo di nave;
 - natura del carico;
 - porto di provenienza;
 - motivo della sosta.

Tali informazioni dovranno, altresì, essere trasmesse via mail ai seguenti indirizzi: so.cpolbia@mit.gov.it , ucgolfoaranci@mit.gov.it (solo per i punti Alfa/Charlie/Delta) e pilotiolbia@gmail.com .

6. Un'ora prima della partenza, le navi in sosta nelle zone di fonda, devono comunicare, via VHF, alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Olbia:
 - ora di partenza;
 - porto di destinazione.
7. Le navi dirette alle zone di fonda o che da esse si allontanano devono, per quanto possibile, uniformarsi ai sensi di traffico previsti dallo schema di separazione del traffico di cui al precedente art. 5.
8. Durante la sosta alla fonda le navi devono mantenere in funzione ed in perfetta efficienza i servizi di bordo, nonché la guardia in plancia.
9. Le navi alla fonda devono effettuare ascolto continuo sul canale 16 VHF, informando la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Olbia di qualsiasi evento straordinario che possa pregiudicare la sicurezza della navigazione e/o costituire pericolo per l'ambiente marino.
10. anche in rada, la messa a mare di imbarcazioni di salvataggio o di altro tipo per esercitazione o altro motivo, deve essere autorizzata dalla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Olbia.
11. I Comandi di bordo dovranno espletare le pratiche di arrivo/partenza, qualora previsto dalle vigenti normative, presso l'Autorità marittima di Olbia per le zone di fonda "Bravo" ed "Echo" e presso l'Autorità marittima di Golfo Aranci per le restanti zone.

Art. 7

Divieti di ancoraggio e pesca

1. L'ancoraggio e la pesca sono vietati nei seguenti punti di approdo di cavi sottomarini e nelle seguenti zone costiere e di mare territoriale circostanti l'attraversamento di detti cavi:

A. Golfo di Olbia

Punto di approdo del cavo telefonico sottomarino:

Lat.40° 56.448' N – 009° 34.021' E entro un ¼ di miglio così come riportato sulla carta nautica n° 322 (Datum WGS 84) che collega la Sardegna (località Vecchie Saline/Pittulongu) con la penisola italiana.

B. Golfo di Olbia (ingresso del porto di Olbia)

Punti di approdo del cavo elettrico di alimentazione del Faro di Isola Bocca (ingresso porto di Olbia):

- Faro Isola Bocca (Olbia) n°1170 E.F.
- Punta Capo del Caprile Lat. 40°55'01"N - Long. 009°34'04"E.
- Zona di mare mt.500 a cavallo dell'allineamento formato da i predetti punti d'approdo.

2. All'interno del porto di Olbia è vietato l'ancoraggio di qualsiasi unità navale, senza riguardo a dimensioni, tipologia o destinazione d'uso, se non preventivamente

autorizzato dalla Sala operativa della Capitaneria di porto di Olbia.

3. E' altresì vietato l'ancoraggio di qualsiasi unità navale, senza riguardo a dimensioni, tipologia o destinazione d'uso, nella zona di mare territoriale entro $\frac{1}{4}$ di miglio lungo la congiungente i seguenti punti (condotta sottomarina Porto Legnaiolo – Base Nato dell'Isola di Tavolara):

Punto	Latitudine	Longitudine
1	40° 54.160' N	009° 38.000' E
2	40° 54.160' N	009° 38.220' E
3	40° 54.300' N	009° 38.950' E
4	40° 54.500' N	009° 40.800' E
5	40° 54.550' N	009° 41.000' E
6	40° 54.750' N	009° 41.620' E
7	40° 55.070' N	009° 43.400' E
8	40° 55.080' N	009° 43.700' E
9	40° 55.150' N	009° 43.850' E

Art. 8

Disciplina della navigazione

È fatto obbligo a tutte navi, di qualsiasi tipologia, superiori alle 50 TSL, in arrivo e partenza dal porto di Olbia di attenersi alle seguenti disposizioni:

1. la canaletta di accesso al porto può essere impegnata da una sola nave alla volta; tale vincolo non si applica alle navi di stazza <400 T.S.L.
2. la canaletta di accesso al Porto Vecchio può essere impegnata da una sola nave da diporto alla volta;
3. il bacino di evoluzione del porto, come definito dal precedente art.3, punto 2 b) può essere impegnato da una sola nave alla volta, a meno che la presenza di favorevoli condizioni meteomarine non consenta il passaggio di controporto in sicurezza di due navi, l'una a sinistra e l'altra a dritta della meda EF1186 (serie verde), purché la manovra sia stata preventivamente comunicata alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto. Alle medesime condizioni, il bacino di evoluzione può essere impegnato da due navi (contemporaneamente) in partenza quando una delle due è in fase di salpamento delle ancore, purché sia garantita, in ogni momento, tra loro un'adeguata distanza di sicurezza.
4. il bacino di evoluzione non si considera impegnato quando la nave in manovra, in arrivo, ha già sgomberato il bacino ed è ormai prossima a "passare i cavi" o ha già dato fondo alle ancore e, se in partenza, ha già oltrepassato la meda EF1186 (serie verde) o non si è ancora del tutto disormeggiata con i cavi.
5. le navi in uscita che hanno iniziato la manovra di disormeggio hanno la precedenza su quelle in entrata. Le navi a propulsione meccanica inferiori a 50 TSL possono transitare incrociando altre unità lungo la canaletta, purché diano in ogni caso precedenza alle unità maggiori e non intralcino la loro navigazione.
6. all'interno del porto di Olbia è **vietata la navigazione a vela** ad eccezione delle unità utilizzate per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto di cui

all'articolo 2 del D. Lgs. 18 luglio 2005, n° 171 e ss.mm. e ii. impiegate in una sessione di esame pratico per il conseguimento del titolo abilitativo. E' altresì consentita la navigazione a vela alle unità impiegate nell'addestramento pratico per il conseguimento del titolo abilitativo, a condizione che a bordo sia presente l'istruttore. In entrambi i casi la navigazione a vela è consentita solo ed esclusivamente nello specchio acqueo prospiciente il Molo Brin.

7. le navi di qualsiasi tipologia, superiori alle 50 TSL, dirette in rada o in porto devono adottare le seguenti procedure durante l'avvicinamento **(Allegato 2)** :
 - a. l'ingresso nella rada di Olbia, corrispondente alla congiungente C° Figari – P.ta Timone dovrà avvenire ad una velocità non superiore a 23 nodi;
 - b) tale velocità dovrà essere ridotta gradualmente in modo da non superare, nei seguenti punti, i limiti sottoindicati:
 - 18 nodi, all'intersezione del meridiano 009° 39' 54" E passante per Capo Figari (limite est schema di separazione del traffico);
 - 15 nodi, all'intersezione del meridiano 009° 38' 30" E;
 - 12 nodi, all'intersezione del meridiano 009° 37' 30" E (limite ovest dello schema di separazione del traffico);
 - 8 nodi, in corrispondenza della coppia di mede (EF 1177 -1178) d'ingresso alla canaletta di accesso al porto di Olbia.
8. i suddetti limiti massimi di velocità si applicano alle unità superiori alle 50 TSL nel senso di navigazione opposta (in uscita dal porto di Olbia, nel tratto di mare che dalla coppia di mede (EF 1177 -1178) della canaletta di accesso al porto conduce all'esterno della rada;
9. all'interno della canaletta di accesso al porto (sino al Porto Vecchio) la velocità non deve essere superiore a 8 nodi per tutte le unità di qualsiasi tipologia e stazza (ivi comprese le unità da pesca e da diporto);
10. è consentita la navigazione in canaletta (sino al Porto Vecchio) in deroga ai suddetti limiti di velocità per motivi di sicurezza della navigazione correlati alle condimeteo presenti in zona; in tali casi il Comando di bordo o il Pilota di servizio deve darne preventiva comunicazione via VHF (CH11) alla Sala Operativa della Capitaneria di porto di Olbia;
11. nel restante specchio acqueo portuale la velocità non deve essere superiore a quella minima di manovra atta a garantire la sicurezza della navigazione in relazione alle caratteristiche dell'unità ed alle condizioni meteomarine in atto, ad eccezione dei mezzi nautici in dotazione ai servizi tecnico-nautici (pilotaggio, ormeggio e rimorchio) del porto di Olbia;
12. tutte le unità dovranno, comunque, procedere a velocità di sicurezza in modo da poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare situazioni di pericolo, tenendo conto delle condizioni meteomarine e del traffico portuale.
13. tutte le navi che navigano all'interno del porto di Olbia devono tenere le ancore pronte a dar fondo all'occorrenza;
14. lungo tutte le rotte obbligate di accesso al porto, nonché in canaletta e nel bacino di evoluzione è fatto assoluto divieto di sosta, ancoraggio e pesca alle unità di

qualsiasi tipologia e dimensione, nonché di svolgere qualunque attività connessa alla balneazione.

Art. 9

Modalità di approccio delle unità al Punto Pilota

1. Le unità in arrivo nel porto di Olbia, obbligate a fruire del servizio di pilotaggio o che, in ogni caso, ne facessero richiesta, hanno l'obbligo di contattare la stazione piloti sul canale 12 VHF per ricevere disposizioni in merito alle modalità di imbarco del pilota e, comunque, non potranno impegnare lo specchio acqueo immediatamente prospiciente il meridiano passante alla distanza di un miglio a levante dell'Isola Bocca, prima che l'unità precedente, con pilota a bordo, sia al traverso della predetta isola.
2. In ogni caso, la distanza minima tra due unità in fase di imbarco pilota non deve essere inferiore a 0.9 (zerovirgolanove) miglia nautiche.

CAPO III

ASCOLTO RADIO, A.I.S. E COMUNICAZIONI ALLA SALA OPERATIVA

Art. 10

Ascolto radio

1. All'interno del porto di Olbia è fatto obbligo a tutte le navi, senza riguardo a dimensioni o destinazione d'uso, qualora dotate di apparato radio, in navigazione e/o alla fonda, di mantenere l'ascolto radio continuo sul canale 16/11 VHF.
2. È fatto obbligo a tutte le navi di qualsiasi tipologia superiori alle 50 TSL, ormeggiate nel porto di Olbia, di mantenere l'ascolto radio continuo sul canale 16/11 VHF.

Art. 11

A.I.S. – Automatic Identification System

1. Le navi soggette all'obbligo di dotazione del sistema AIS ai sensi della normativa vigente devono mantenerlo in funzione durante la navigazione, le manovre di ingresso e uscita e, di norma, durante la permanenza nel porto e nella rada di Olbia.
2. Ai sensi dell'art. 6, comma 3, del D.Lgs. 19 agosto 2005, n° 196, l'Autorità Marittima può disporre, per prevalenti esigenze di maritime security, la temporanea disattivazione dell'apparato AIS per determinate navi, aree portuali o impianti portuali.
3. L'apparato eventualmente disattivato deve essere riattivato non appena cessate le esigenze che ne hanno determinato lo spegnimento e, comunque, prima dell'inizio della manovra di disormeggio.

Art. 12

Comunicazioni alla Sala operativa

1. I Comandi di bordo delle navi di qualsiasi tipologia, uguali o superiori a 300 TSL, hanno l'obbligo, in tempo reale ed in situazioni di normalità, di comunicare sul canale 11 VHF, alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Olbia, le seguenti informazioni:

	IN ARRIVO IN PORTO		Scopo	Definizione ai fini del PMIS2-SSN3
1	Orario di arrivo alle 3 miglia ⁽¹⁾		Ai fini dell'obbligatorietà del rimorchio	Avvistamento nave
2	Orario di imbarco pilota e relative coordinate		Ai fini dell'obbligatorietà del pilotaggio	Entrata
3	Orario di effettivo ormeggio			Ormeggio
	IN PARTENZA DAL PORTO		Scopo	Definizione ai fini del PMIS2-SSN3
4	10' prima della partenza		Ai fini dell'obbligatorietà del rimorchio	
5	1	Orario di disormeggio		Disormeggio
	2	Orario di sbarco pilota e relative coordinate ⁽²⁾	Ai fini dell'obbligatorietà Del pilotaggio	Uscita
				Partenza - Fuori vista ⁽³⁾
(1) Comunicando contestualmente il porto di provenienza, numero di passeggeri ed equipaggio a bordo. (2) I dati relativi al "disormeggio" (di cui al punto 5.1) dovranno essere forniti alla Sala Operativa nello stesso momento della comunicazione relativa allo sbarco pilota e relative coordinate unitamente al porto di destinazione, numero di passeggeri ed equipaggio a bordo. (3) Gli orari di "partenza" e "fuori vista" saranno ricavati autonomamente dalla Sala Operativa attraverso il Sistema AIS.				

2. Le navi di qualsiasi tipologia, superiori alle 50 TSL ma inferiori alle 300 TSL, hanno l'obbligo di comunicare solo quanto richiesto ai precedenti punti 3 e 5.1.

CAPO IV

ORMEGGIO, DISORMEGGIO E MOVIMENTO DI NAVI

Art. 13

(Obblighi all'ormeggio)

- L'ormeggio delle unità mercantili, da pesca e da diporto nel porto di Olbia è vincolato al rispetto delle seguenti prescrizioni:
 - i cavi di ormeggio di tipo omologato e certificato, devono essere utilizzati solamente se in buono stato e di adeguata resistenza;
 - è vietato l'utilizzo di cavi in acciaio o parzialmente in acciaio;
 - è vietato l'utilizzo di cavi "giuntati", salvo il loro uso in caso di rinforzo degli ormeggi;
 - le navi all'ormeggio (anche da diporto) devono sempre avere a bordo il personale indispensabile per fronteggiare eventuali emergenze o eseguire qualsiasi manovra che dovesse essere ordinata dalla Capitaneria di Porto.
 - il Comando di bordo deve sorvegliare affinché i cavi di ormeggio rimangano tutti in tensione adeguata e, in caso di condimeteo avverse, deve adottare tutte le misure per non danneggiare le opere portuali e le altre navi presenti in banchina.
 - le spese conseguenti ai cambi ormeggio restano a carico della nave che esegue la manovra, anche se disposta per causa di forza maggiore o stato di pericolo; in

ogni altro caso le spese sono addebitate alla nave nel cui interesse la manovra viene eseguita.

- g) quando vi sono navi in manovra o in transito nei pressi di una nave, deve essere evitato che vi siano ponti, passerelle o zatterini con personale intento a lavori lungo le fiancate;
 - h) qualora i cavi di ormeggio o le attrezzature di bordo non possano essere fatte rientrare al termine di lavori e quindi occupino il lato banchina in modo da rappresentare un pericolo per i veicoli o le persone in transito il Comando di bordo deve apporre idonea segnaletica diurna e notturna.
2. Restano ferme le ulteriori prescrizioni particolari stabilite dal presente Regolamento per singole banchine, tipologie di navi, merci o attività, nonché quelle impartite dall'Autorità Marittima in relazione alle condizioni concretamente rilevate.

Art. 14 **Ormeggi di punta o in andana**

1. In caso di ormeggio di punta o in andana è fatto obbligo di utilizzare entrambe le ancore, filando a mare lunghezze di catene ritenute idonee dal Comando di bordo per una efficace tenuta, in considerazione delle condizioni meteomarine in atto e previste, nonché la durata della permanenza all'ormeggio.
2. In caso di ormeggio in "*andana*" in presenza di boa/boe di ausilio, è fatto obbligo di utilizzo della boa/boe medesime oltre all'uso delle ancore di cui al precedente punto 1.

Art. 15 **Limiti operativi delle banchine**

1. Le banchine del porto di Olbia utilizzabili per l'ormeggio di navi mercantili sono ubicate nel porto Isola Bianca, nel porto Cocciani (cd. industriale) e nel porto Vecchio, nonché presso il cd. Pontile ex Palmera e sono individuate negli allegati stralci planimetrici:
 - ✓ **allegato n° P1** – Porto Isola Bianca;
 - ✓ **allegato n° P2** – Porto Cocciani;
 - ✓ **allegato n° P3** – Porto Vecchio;
 - ✓ **allegato n° P4** – Pontile ex Palmera.
2. Sono di seguito riportati i dati di ciascuna banchina (tipologia di ormeggio - di fianco o in andana – lunghezza, lunghezza fuori tutto (l.f.t.) ammessa per un ormeggio in sicurezza in andana).

a) porto Isola Bianca:

- molo n°1 bis (operativo con limitazioni) – ormeggio affiancato - lunghezza banchina m.275
- molo Madonna di Bonaria - ormeggio affiancato - lunghezza banchina mt.276
- molo n°1 - ormeggio affiancato - lunghezza banchina mt.175
- molo n°2 - ormeggio in andana – max l.f.t. mt.220
- molo n°3 - ormeggio affiancato - lunghezza banchina mt.175
- molo n°4 - ormeggio affiancato - lunghezza banchina mt.207
- molo n°5 - ormeggio in andana – (vedasi successivo comma 4)
- molo n°6 - ormeggio in andana – (vedasi successivo comma 4)
- molo n°7 - ormeggio affiancato - lunghezza banchina mt.177
- molo n°8 - ormeggio affiancato - lunghezza banchina mt.170

- molo n°9 - ormeggio affiancato - lunghezza banchina mt.188

b) porto Vecchio:

- molo Brin (in concessione) – ormeggio in andana secondo piano ormeggi approvato;
- molo Vecchio - ormeggio affiancato - lunghezza banchina mt.132;
- molo Bosazza (ex Acli) – ormeggio vietato - lunghezza banchina mt.132.

c) Pontile ex Palmera:

- ormeggio affiancato - lunghezza banchina mt.60

d) porto Cocciani:

- molo Industriale - Nord - ormeggio affiancato - lunghezza banchina mt.238
- molo Industriale - Nord-Sud - ormeggio in andana – max l.f.t. mt.200
- molo Industriale - Sud - ormeggio affiancato - lunghezza banchina mt.180
- molo Industriale - Sud-Nord ormeggio in andana – max l.f.t. mt.200
- molo Industriale - Sud-Sud ormeggio in andana – max l.f.t. mt.200

3. Presso le banchine del porto Isola Bianca possono ormeggiare (ormeggio affiancato) navi di lunghezza superiore alla banchina.
4. L'ormeggio in andana può essere autorizzato dalla Capitaneria di Porto previa valutazione delle caratteristiche tecniche della nave, delle condizioni meteomarine e delle previsioni meteomarine, nonché della durata della sosta e della tipologia delle operazioni portuali da espletare.
5. La Capitaneria di Porto, sentita l'Autorità di Sistema Portuale, può autorizzare l'ormeggio di qualsiasi tipo di unità (compatibilmente con le sue caratteristiche tecniche) alle banchine del porto Vecchio, ferma restando la destinazione d'uso delle stesse, qualora si rendesse necessario per motivi connessi alla sicurezza della navigazione o per motivi contingenti di volta in volta valutati.

Art.16

Autorizzazione ormeggio/disormeggio e movimento delle navi in porto

1. L'autorizzazione all'ormeggio/disormeggio/movimento di unità mercantili, da pesca e da diporto >500 t.s.l. in porto e in rada è rilasciata dalla Capitaneria di Porto, sentito il Pilota di servizio.
2. In caso di necessità e/o urgenza o di condimeteo particolarmente avverse, la Capitaneria di Porto può ordinare il disormeggio o il movimento di una unità, sentito il pilota di servizio.

Art.17

Attività particolari delle navi all'ormeggio

1. Le navi all'ormeggio hanno l'obbligo di:
 - a) ormeggiarsi in modo da non intralciare il transito o la manovra di altre navi;
 - b) effettuare l'ormeggio a regola d'arte con cavi idonei, efficienti, adeguatamente elastici ed in numero sufficiente secondo le regole della buona arte marinaresca;

- c) mantenere sempre correttamente in forza i cavi di ormeggio regolandoli a seconda dell'avanzamento delle operazioni di caricaione o scarica e del variare della marea e/o delle condimeteo;
- d) mettere in atto le seguenti ulteriori misure di sicurezza, a seguito di emanazione di avviso di condizioni meteomarine avverse:
 - integrare il personale di guardia in plancia e mantenere le macchine pronte alla manovra;
 - rinforzare gli ormeggi;
 - predisporre l'appennellamento di almeno un'ancora per l'eventuale impiego in emergenza.
- e) in caso di ormeggio (affiancato) di unità al molo IND/S che, con il passaggio di uno specifico cavo, utilizzino la boa ubicata nello specchio acqueo antistante la testata di quel molo, è interdetta la navigazione ed ogni altra attività nel tratto di mare compreso tra la stessa boa e lo spigolo sud del molo in questione, come meglio evidenziato nell'allegato stralcio planimetrico (**allegato n° P5**).
- f) prestare attenzione affinché gli ormeggi siano sempre ben tesati per evitare movimenti dannosi e pericolosi a causa del normale transito di altre navi nella zona prospiciente la banchina di ormeggio;
- g) verificare che le operazioni commerciali in corso non creino pericoli per l'equipaggio, i passeggeri e gli operatori portuali, richiamando immediatamente il personale addetto a tali operazioni qualora queste non vengano svolte in modo corretto;
- h) assicurarsi, durante il passaggio di altre navi, che il personale intento a lavori su ponti, passerelle, lance di salvataggio o zatterini sia in sicurezza;
- i) tenere le ancore in cubia in posizione corretta;
- j) monitorare costantemente, durante le operazioni di carico/scarico, l'assetto nave in funzione del piano di carico;
- k) mantenere in perfetta efficienza i servizi di bordo per la segnalazione ed estinzione degli incendi, tenendo sempre pronti per l'immediata consultazione il piano generale della nave, il piano antincendio ed il piano di carico della nave, riportante la posizione e la tipologia delle merci pericolose eventualmente presenti a bordo;
- l) eseguire prontamente eventuali movimenti (shifting) lungo la banchina, qualora disposti dall'Autorità Marittima;
- m) tenere imbarcazioni, scale, pennoni, picchi di carico, gru o altra attrezzatura in modo da non sporgere da bordo nave sul lato a mare;
- n) attivare punti luce addizionali lato banchina e soprattutto nella zona dello scalandrone, qualora la nave si trovi ormeggiata presso banchine prive di illuminazione o la cui intensità sia insufficiente;
- o) mantenere a prora ed a poppa uno o più cavi di acciaio con gassa terminale appennellata fuori bordo, pronti per l'eventuale rimorchio della nave in caso di emergenza;

2. Alle navi all'ormeggio è consentito procedere all'ammaino di lance o imbarcazioni di salvataggio, a scopo esercitazioni, purché nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- i. Il Comando nave deve comunicare (VHF) con anticipo di almeno 30 minuti alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Olbia, l'orario di inizio delle operazioni di ammaino; deve altresì comunicare la fine delle operazioni;
 - ii. Le imbarcazioni ammainate possono navigare ad una distanza massima di 30 (trenta) metri dalla nave e devono procedere con la massima prudenza ad una velocità non superiore a 6 (sei) nodi;
 - iii. Le operazioni possono essere effettuate solo con condizioni meteomarine favorevoli e comunque in condizioni di sicurezza, in accordo a quanto previsto dal manuale ISM della Nave;
 - iv. Qualsiasi inconveniente/malfunzionamento dei dispositivi di ammaino deve essere tempestivamente comunicato alla Sala Operativa della Capitaneria di porto. Le operazioni si svolgono sotto la diretta responsabilità del Comando nave, che risponde di eventuali danni cagionati in conseguenza dell'attività svolta alle persone, alle cose ed agli arredi portuali.
3. L'ormeggio di navi da carico presso le banchine del Porto Cocciani è subordinato al rispetto delle seguenti ulteriori prescrizioni:
- a) le unità possono impegnare le banchine del porto "Cocciani" solo per il tempo strettamente necessario allo svolgimento delle operazioni commerciali, avendo cura di prestare la massima attenzione per evitare "tempi morti" durante il periodo di ormeggio;
 - b) non sono consentite parziali caricazioni tali da compromettere, anche solo temporaneamente, la stabilità dell'unità, che dovrà sempre essere garantita in modo da consentire il movimento della nave verso altro posto di ormeggio, qualora necessario per motivi di carattere tecnico-operativo-commerciale o di emergenza;
 - c) le unità con previsto ormeggio al molo IND/S, devono essere dotate di cavi di lunghezza idonea a garantire l'ormeggio in sicurezza in andana ed alla boa Sud del molo stesso. La mancanza di tali dotazioni può essere causa di diniego di autorizzazione all'ormeggio da parte dell'Autorità Marittima.
 - d) l'Autorità Marittima si riserva la possibilità di negare l'autorizzazione all'ormeggio presso le banchine del porto Cocciani qualora tutto il carico destinato all'imbarco non sia pronto in banchina per le operazioni di caricazione.

Art.18

Prescrizioni di sicurezza per l'utilizzo del Molo Madonna di Bonaria

1. L'ormeggio al molo Madonna di Bonaria del porto Isola Bianca può essere autorizzato nel rispetto delle seguenti prescrizioni:
 - a. Obbligo di impiego del rimorchiatore portuale per le manovre sia di ormeggio che di disormeggio, a prescindere dalle condizioni meteomarine presenti in zona;
 - b. la manovra di ormeggio/disormeggio non può iniziare se il Molo 1 è impegnato da un'altra unità;
2. L'ormeggio presso il molo Madonna di Bonaria è sempre vietato nei seguenti casi:
 - venti di direzione EST/OVEST di intensità ≥ 25 nodi;
 - venti provenienti da altre direzioni di intensità ≥ 20 nodi.

Art.19
Prescrizioni di sicurezza per l'utilizzo del Molo 1 Bis

1. Presso il molo 1 bis del porto Isola Bianca è consentito l'ormeggio esclusivamente per sosta tecnica e inoperosa, previa richiesta debitamente motivata, con divieto di effettuare qualsivoglia tipologia di operazione commerciale in mancanza di specifica autorizzazione dell'AdSP, sentita la Capitaneria di Porto.
2. L'ormeggio/disormeggio è vincolato al rispetto delle seguenti prescrizioni:
 1. obbligo di due piloti a bordo;
 2. impiego del servizio di rimorchio;
 3. molo Madonna di Bonaria non impegnato da altra unità;

Art. 20
Domanda di accosto

La domanda di accosto di una nave di linea che intende ormeggiare nel porto di Olbia deve essere presentata, tramite il sistema applicativo PMIS2, **entro le ore 10:00 del giorno precedente alla data di arrivo**. Nella compilazione della predetta domanda di accosto l'agenzia marittima deve indicare, come terminal, la voce "Porto di Olbia" ed il numero della banchina richiesta. La Capitaneria di Porto, esaminata la domanda, assegna l'ormeggio.

Tutte le unità non da diporto che intendono ormeggiare nel porto di Olbia devono comunicare il loro arrivo alla Capitaneria di Porto utilizzando il sistema applicativo PMIS2.

Sono escluse da tale obbligo le unità in servizio locale o portuale e le unità da pesca, che hanno il loro abituale ormeggio nel porto di Olbia o, comunque, non soggette a PMIS.

Art. 21
Programmazione degli accosti

1. Fermo restando quanto previsto dalla specifica ordinanza dell'Autorità di Sistema Portuale relativamente alla destinazione d'uso delle banchine e delle aree del porto di Olbia, gli armatori delle **navi di linea**, per il tramite delle agenzie/raccomandatori marittimi, devono trasmettere alla Capitaneria di Porto, entro e non oltre il 31 ottobre di ogni anno solare, la programmazione degli accosti delle proprie navi nel porto di Olbia, relativa all'anno successivo, utilizzando il format allegato al presente regolamento (**Allegato A1**).

In tale programmazione devono essere indicate, per ciascuna nave:

- le caratteristiche tecniche;
- la linea di navigazione sulla quale è prevista operare;
- la periodicità dell'accosto;
- gli orari (di massima) di arrivo e partenza.

Tali programmazioni vengono valutate dalla Capitaneria di Porto (eventualmente sentito il parere dei servizi tecnico-nautici del porto) e dall'Autorità di Sistema Portuale, ciascuno per i profili di propria competenza, per la predisposizione di una programmazione annuale, di massima, degli accosti.

2. In caso di significative variazioni delle previsioni di accosto fornite come sopra indicato, tali da poter condizionare/modificare l'assetto operativo degli accosti già programmati, la

suddetta programmazione annuale può essere revisionata, sulla base delle nuove informazioni, a seguito di valutazioni congiunte dell'Autorità Marittima e dell'ADSP, sentiti i servizi tecnico-nautici del porto.

3. Dalla programmazione di massima di cui sopra, nonché dalle singole domande di accosto di volta in volta pervenute, l'Autorità Marittima attinge i dati necessari alla redazione di un programma "settimanale" degli accosti (valido dal venerdì al giovedì successivo), che tiene in debita considerazione le caratteristiche tecniche delle unità, la tipologia delle operazioni portuali da effettuare, la durata della sosta e la destinazione commerciale delle banchine e delle aree portuali, nonché eventuali problematiche di carattere logistico che possano condizionare l'operatività delle banchine e delle aree interessate dalle operazioni portuali.
4. Tale programma (settimanale) viene predisposto dal Nucleo Nostromi della Capitaneria di Porto e valutato, per la successiva approvazione, dalla Commissione accosti, così costituita:
 - Nostromo di servizio;
 - Responsabile accosti dell'AdSP o suo delegato;
 - PFSO dell'AdSP o suo delegato;
 - Capo Pilota o suo delegato;
 - Capo gruppo ormeggiatori o suo delegato.

La commissione si riunisce con cadenza settimanale (ogni mercoledì) presso la sede dell'Autorità Marittima. Alla suddetta riunione possono essere invitati a partecipare anche i rappresentanti di altri Enti/Comandi, nonché degli armatori interessati, qualora ritenuto necessario in considerazione delle previsioni di arrivo da inserire nella programmazione settimanale, nonché di particolari questioni di carattere tecnico connesse all'assegnazione degli ormeggi. Il verbale della riunione accosti viene sottoscritto dai partecipanti e, dopo l'approvazione del Comandante del porto, trasmesso a tutti gli Enti/Comandi e operatori portuali interessati.

5. Al fine di consentire la predisposizione di una bozza di programma da esaminare nel corso della suddetta riunione, le agenzie/raccomandatori marittimi devono trasmettere (alla casella di posta elettronica nostromi.cpolbia@mit.gov.it, **entro le ore 10:00 di ogni martedì**) la programmazione degli arrivi/partenze delle navi relativa al periodo venerdì-giovedì (successivo), utilizzando il format allegato al presente regolamento (**Allegato A2**).

Art. 22

Variazioni alla programmazione degli accosti

1. Eventuali esigenze operative del bordo (lavori da effettuare durante la sosta, sbarco zattere, ammaino lance ed esercitazioni) che comportino la necessità di apportare modifiche al programma settimanale degli accosti, devono essere comunicate **senza ritardo** all'Autorità Marittima e all'AdSP, per le successive valutazioni.
2. In casi straordinari di necessità e/o urgenza, al fine di garantire la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente, è facoltà dell'Autorità Marittima adottare provvedimenti relativi agli accosti anche eventualmente in contrasto con le disposizioni di cui al presente regolamento, nonché con le previsioni di cui alle programmazioni annuale e settimanale degli accosti, sentita l'AdSP per la tutela degli aspetti di propria competenza.

Art. 23
Precedenze negli accosti

1. Le navi previste in arrivo nel porto di Olbia devono schedulare l'ingresso in porto in funzione dell'orario di accosto indicato nel programma settimanale degli accosti di cui al precedente art.22.
2. In caso di arrivo concomitante, l'ordine di entrata delle navi viene indicato dalla Capitaneria di Porto, sentito il Pilota di servizio.

Art. 24
Ordine di partenza delle navi

1. L'ordine di partenza delle navi è quello indicato nel programma settimanale degli accosti.
2. Non appena terminate le operazioni commerciali e poste in essere tutte le conseguenziali azioni necessarie a garantire una sicura navigazione, la nave deve dichiararsi "pronta" alla partenza, a meno che non sia stata preventivamente autorizzata al prolungamento della sosta.
3. Il Comando di bordo, quando in procinto di ultimare le operazioni commerciali, deve dare comunicazione del previsto orario di partenza alla Capitaneria di Porto e ai servizi tecnico-nautici.
4. Qualora vi siano due o più navi schedate in partenza alla stessa ora, l'ordine di partenza è indicato dalla Capitaneria di Porto, sentito il Pilota di servizio, sulla base di valutazioni tecnico-operative connesse alle caratteristiche delle navi ed alle loro esigenze commerciali, nonché al traffico portuale ed alle condizioni meteomarine.
5. Salvo diversa disposizione dell'Autorità Marittima, la nave che ha terminato le operazioni commerciali deve **immediatamente** lasciare libero l'ormeggio. Per le navi di linea il termine delle operazioni commerciali coincide con la fine delle operazioni di imbarco.

Art.25
Navigazione in porto

1. All'interno della canaletta di accesso al bacino portuale tutte le navi di stazza lorda superiore a 500 tonnellate devono procedere a "**velocità di manovra**" non superiore a 10 nodi.
2. Il suddetto limite di velocità può essere superato in caso di condimeteo avverse e/o al fine di assicurare la sicurezza della manovra, previa comunicazione via VHF alla Sala Operativa della Capitaneria Porto di Olbia.

Art. 26
Movimento delle navi

1. L'entrata, l'uscita, i turni di accosto, l'assegnazione ed il cambio ormeggio per navi e galleggianti, nonché qualsiasi movimento di navi all'interno del porto e della rada sono regolati e autorizzati dall'Autorità Marittima, sentito il Pilota di turno ed eventualmente d'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale.
2. Gli oneri relativi al cambio di ormeggio per causa di forza maggiore o per far fronte ad una situazione di emergenza (a bordo o a terra) sono a carico della nave che esegue la manovra; in ogni altro caso essi sono a carico di chi abbia interesse ad effettuare la manovra.

Inoltre:

- È vietata la manovra contemporanea di due navi all'interno del bacino portuale, fatto salvo quanto previsto al precedente art.8.
- Per esigenze di sicurezza della navigazione, in occasione delle manovre di ingresso, uscita, accosto, disormeggio o evoluzione di navi, la Capitaneria di Porto può disporre, per il tempo strettamente necessario, la sospensione o la limitazione della navigazione delle unità da diporto, da pesca e delle altre unità minori nelle canalette di accesso, nel bacino di evoluzione e negli ulteriori specchi acquei interessati dalla manovra. Le relative disposizioni possono essere impartite anche per le vie brevi tramite la Sala Operativa.
- In caso di concomitanza di arrivi, partenze o altri movimenti di navi, la Capitaneria di Porto, anche per il tramite del Nostromo di servizio, sentito il Pilota di turno, stabilisce l'ordine e la successione delle manovre tenendo conto delle caratteristiche delle unità, delle condizioni meteomarine, del traffico presente e degli spazi disponibili. Qualora necessario, le manovre possono essere differite o temporalmente distanziate
- Durante la navigazione in porto è vietato tenere imbarcazioni, scale, pennoni, picchi di carico, gru o altre attrezzature sporgenti dalla sagoma della nave.

Art. 27

Sosta inoperosa

1. Nel porto di Olbia è di massima vietata la sosta inoperosa di unità di qualsiasi tipo.
2. In casi particolari di necessità e/o urgenza l'Autorità Marittima e la locale Autorità di Sistema Portuale valutano la richiesta di autorizzazione debitamente motivata, nel rispetto delle prescrizioni di cui alla specifica ordinanza dell'AdSP.
3. Prima dell'inizio della sosta inoperosa l'armatore/comando di bordo propone all'Autorità Marittima, per la successiva approvazione, una tabella minima di armamento che garantisca il regolare funzionamento degli apparati radioelettrici di bordo ed il mantenimento in perfetta efficienza dei servizi minimi indispensabili a garantire la sicurezza della nave, condizioni di vita dignitose per l'equipaggio, nonché la capacità della nave di manovrare in caso di emergenza.

Art. 28

Divieti per le navi all'ormeggio

1. Per motivi di sicurezza, alle navi ormeggiate in porto, è vietato:
 - a) fare uso delle ancore senza specifica autorizzazione dell'Autorità Marittima, fatti salvi casi eccezionali di necessità e urgenza per far fronte a contingenti situazioni di emergenza;
 - b) tenere in funzione gli apparati radar o, comunque, emettere onde elettromagnetiche dagli impianti di bordo, ad eccezione di quelle derivanti dall'uso di apparati radio e dell'apparato AIS; ad eccezione di questi ultimi, tali impianti devono essere spenti al termine delle operazioni di ormeggio e possono essere accesi solo pochi minuti prima dell'inizio delle operazioni di disormeggio. L'Autorità Marittima potrà concedere deroghe, anche per le vie brevi, al suddetto divieto, per comprovati motivi di necessità, come nel caso di urgenti riparazioni o manutenzioni ai suddetti apparati;

- c) causare emissioni sonore e/o gassose inquinanti ed utilizzare inceneritori di bordo;
 - d) tonneggiare lungo le banchine frequentate da passeggeri ovvero da utenti/lavoratori portuali, al fine di effettuare operazioni di ormeggio/disormeggio/shifting, senza l'autorizzazione dell'Autorità Marittima;
 - e) effettuare movimento lungo banchina senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima, che ne determina comunque modalità e tempi;
 - f) utilizzare segnalamenti acustici (fischio o sirena), fatti salvi i casi previsti dal Regolamento per prevenire gli abbordi in mare (COLREG '72) ed in tutti i casi di emergenza;
 - g) effettuare prove di macchina all'ormeggio ad esclusione di quelle effettuate con elica a passo zero (previa autorizzazione dell'Autorità Marittima in zone appositamente individuate). Il comandante della nave prima dell'inizio delle prove deve accertarsi che lo specchio acqueo poppiere sia libero da qualsiasi tipo di mezzi e/o ostacoli e disporre un idoneo servizio di vigilanza rimanendo in ogni caso responsabile di qualunque danno dovesse essere arrecato a persone e/o cose a causa delle suddette prove;
 - h) effettuare interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione all'apparato propulsivo della nave, qualora comportino, anche solo temporaneamente, l'impossibilità per la stessa di effettuare una manovra di disormeggio in emergenza; in casi eccezionali, l'Autorità Marittima può autorizzare i suddetti interventi dettandone modalità e tempi con eventuali prescrizioni, ivi compreso il ricorso al servizio di rimorchio;
 - i) utilizzare combustibili con un tenore di zolfo superiore a quello previsto dalla normativa in vigore;
 - j) effettuare operazioni di pulizia o soffiatura dei fumaioli e delle condutture di scarico che possano causare l'emissione eccessiva di fumi o gas di scarico nocivi;
 - k) sbracciare imbarcazioni, lance o zattere, fatto salvo il caso di esercitazioni o manutenzioni delle stesse; in tal caso, limitatamente al lato mare, l'operazione deve essere espressamente autorizzata dall'Autorità Marittima;
 - l) effettuare operazioni in carena ed allo scafo esterno senza preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima.
2. All'interno dello specchio acqueo portuale è vietato navigare e ormeggiare/sostare in modo da intralciare le manovre delle altre navi e/o impedire l'operatività di banchine e scali di alaggio.
3. Ad eccezione delle unità addette ai servizi tecnico-nautici e portuali, è vietato accostarsi alle navi in movimento o con le eliche in moto.
4. E' vietato alle unità da diporto e da pesca ormeggiare alle banchine del porto Isola Bianca e Cocciani, salvo casi eccezionali e previa autorizzazione della Capitaneria di Porto.

Art. 29

Disposizioni per navi in arrivo/partenza

1. Tutte le navi in arrivo/partenza al/dal porto di Olbia devono mantenere il contatto radio con la Sala Operativa della Capitaneria di Porto a partire da un'ora prima dell'arrivo in porto e fino ad un'ora dopo la partenza.
2. Un'ora prima dell'arrivo in porto il Comando di bordo, deve comunicare la propria posizione alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto a mezzo VHF e restare in ascolto sul canale assegnato.
3. Con le medesime suddette modalità, deve essere comunicata alla Sala Operativa ed ai servizi tecnico-nautici "UN'ORA ALLA PARTENZA".
4. In caso di concomitanza di orario di arrivi e/o partenze e/o movimenti in generale delle navi in porto, il Nostromo di servizio, sulla base delle informazioni relative alla situazione attuale del traffico portuale e di quelle risultanti dal servizio giornaliero degli accosti, sentito il pilota di turno, determina l'ordine di entrata/uscita/movimento delle unità.

Art. 30

Norme di sicurezza per le unità da diporto e da pesca

Le unità da diporto e da pesca >500 t.s.l. che scalano il porto di Olbia devono:

- a) navigare a velocità non superiore a 10 nodi;
- b) dare la precedenza alle navi in entrata e in uscita dal porto;
- c) porre in essere ogni opportuna cautela utile a non ostacolare le manovre delle unità mercantili e ad evitare ogni tipo di evento dannoso o che possa compromettere la sicurezza della navigazione, la salvaguardia della vita umana e la tutela dell'ambiente marino e costiero, nonché delle banchine e degli arredi portuali;
- d) dare la precedenza alle unità dei servizi tecnico-nautici del porto quando queste sono impegnate in manovre di ormeggio/disormeggio di navi in entrata/uscita.

CAPO V

SERVIZI TECNICO-NAUTICI DEL PORTO

Art. 31

Servizio di rimorchio

Il servizio di rimorchio è obbligatorio e disciplinato con specifica ordinanza di questa Capitaneria di Porto, recante "Regolamentazione dell'obbligo del servizio di rimorchio per le navi in manovra".

Art. 32

Servizio di pilotaggio

Nel porto e nella rada di Olbia - ivi comprese le marine private ricadenti nei predetti ambiti - il servizio di pilotaggio è obbligatorio ai sensi del Decreto del Direttore Generale della Navigazione e traffico Marittimo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 10 aprile 2025, per tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 500 GT, ferme restando le esenzioni di cui al medesimo provvedimento.

Art. 33
Servizio di ormeggio

Nel porto e nella rada di Olbia – ivi comprese le marine private ricadenti nei predetti ambiti - il servizio di ormeggio è obbligatorio (ai sensi del Decreto del Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 24 aprile 2018), per tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 500 GT, ferme restando le esenzioni di cui al medesimo provvedimento.

CAPO VI
NORME DI POLIZIA IN PORTO E IN RADA

Art. 34
Divieti

In porto è vietato:

1. effettuare attività di pesca con qualsiasi attrezzo o sistema, salvo specifica autorizzazione dell'Autorità Marittima, da rilasciare solo in occasione di eventi/manifestazioni;
2. effettuare attività di balneazione, sci nautico, canottaggio e attività ludico-sportive di qualsiasi tipo;
3. navigare a vela o a remi (fatto salvo quanto previsto ai successivi commi 2, 3 e 4), salvo specifica autorizzazione dell'Autorità Marittima, da rilasciare solo in occasione di eventi/manifestazioni;
4. effettuare (anche in rada) attività lavorativa subacquea senza la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto;
5. usare fiamme libere e, in generale, accendere fuochi a bordo o in banchina, salvo quanto previsto dall'art.86 del R.C.N.;
6. abbandonare rifiuti e scaricare reflui di qualsiasi tipo (anche in rada);
7. stoccare, tenere in deposito (anche temporaneo) o comunque detenere, merci pericolose o sostanze esplosive, senza autorizzazione dell'Autorità Marittima (anche in rada);
8. provocare emissioni sonore non autorizzate;
9. effettuare lavori di idropulitura su unità all'ormeggio (anche in rada);
10. tirare a secco unità di qualsiasi tipo per effettuare interventi di manutenzione;
11. lavare reti o altri attrezzi da pesca;
12. lasciare unità in abbandono; il proprietario/armatore/comandante deve verificarne, con la frequenza ritenuta più opportuna, le condizioni di galleggiabilità e la sicurezza dell'ormeggio;
13. avvicinarsi alle bitte d'ormeggio ed ai cavi in tensione con nave all'ormeggio;
14. scaricare (anche in rada) sostanze liquide inquinanti di qualunque tipo e/o prodotti chimici (o trattati chimicamente);
15. navigare con moto d'acqua e mezzi simili nel bacino di evoluzione del porto Isola Bianca e nella canaletta di accesso al porto;
16. aprire qualsiasi porta stagna/portellino a murata/portelloni stagni, situati al di sopra del

ponete, delle paratie delle navi passeggeri e del ponte di bordo libero delle navi mercantili, prima che sia terminata la manovra di ormeggio;

È consentita la navigazione a vela per l'ingresso in porto solo in caso di avaria al motore principale (e ausiliario), su autorizzazione da richiedere, via VHF, alla Capitaneria di Porto.

E', altresì, consentita la navigazione a vela nello specchio acqueo prospiciente il molo Brin, alle unità impegnate in attività didattica (scuola vela), purché nel rispetto della normativa in materia di esercitazioni pratiche per il conseguimento dell'abilitazione alla condotta di unità da diporto a vela.

È consentita la navigazione a remi esclusivamente nello specchio acqueo compreso tra la congiungente dello spigolo molo 1bis e Punta de Istaula e Via dei Lidi, esclusivamente per lo svolgimento di manifestazioni ludico-sportive espressamente autorizzate dalla Capitaneria di Porto di Olbia e per la relativa attività addestrativa, nel rispetto delle prescrizioni dettate nel relativo provvedimento.

Art. 35

Obbligo di denuncia di incidente

I Comandanti delle navi, gli addetti ai servizi tecnico-nautici, il personale dell'Autorità di Sistema Portuale, le Guardie Particolari Giurate, nonché i lavoratori delle imprese portuali ed ogni altra persona che, a qualsiasi titolo, svolga la propria attività in porto devono segnalare all'Autorità Marittima ogni evento di rilievo che sia ritenuto potenzialmente pericoloso per la sicurezza della vita umana in mare, delle unità navali e delle strutture portuali, nonché ogni incidente occorso durante lo svolgimento delle operazioni portuali e, comunque, ogni situazione che possa in qualche modo compromettere il regolare svolgimento delle attività portuali, o arrecare danno all'ambiente marino o costiero.

Art. 36

Emergenza incendio

In caso di incendio in ambito portuale, a terra o a bordo di unità (anche in rada), deve esserne data immediata comunicazione alla Capitaneria di Porto di Olbia ed al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

Il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco assume la direzione tecnica delle operazioni di contenimento e spegnimento.

Restano ferme le attribuzioni dell'Autorità Marittima e del Comandante del porto in materia di coordinamento dei servizi portuali di sicurezza, polizia e soccorso, nonché di sicurezza della navigazione, disciplina del traffico e movimentazione delle unità navali.

L'Autorità Marittima può disporre, in relazione alla situazione contingente, l'allontanamento o il movimento delle unità presenti in porto o in rada, la sospensione delle operazioni portuali, l'interdizione di aree o specchi acquee, nonché ogni altra misura ritenuta necessaria ai fini della sicurezza della navigazione e portuale.

L'Autorità Marittima può, altresì, richiedere l'impiego dei servizi tecnico-nautici del porto e degli altri mezzi e risorse presenti in ambito portuale secondo quanto previsto dalla normativa vigente e dai piani di emergenza applicabili.

In caso di incendio a bordo di una nave all'ormeggio o in rada, il Comando di bordo deve dare immediato allarme e attivare senza ritardo le procedure di emergenza e i mezzi antincendio di bordo, attenendosi alle disposizioni impartite dalle Autorità competenti.

Restano ferme le disposizioni di cui al decreto legislativo 8 marzo 2006, n° 139 e successive modificazioni e integrazioni, alla legge 13 maggio 1940, n° 690, per quanto tuttora applicabile, nonché quelle contenute nei vigenti piani e procedure di emergenza portuale.

Art.37

Unità in disarmo

Nel porto di Olbia è vietato porre in disarmo qualsiasi tipo di unità ovvero procedere a demolizione.

Su richiesta motivata dell'armatore, in casi eccezionali, l'Autorità Marittima, acquisito il parere favorevole dell'Autorità di Sistema Portuale, può valutare il rilascio di una specifica autorizzazione in deroga al suddetto divieto, stabilendo nel provvedimento modalità, tempi e prescrizioni.

In tal caso, durante il periodo di disarmo, dovrà essere predisposto, a cura dell'armatore, uno specifico servizio di guardiania H24, a mezzo di personale dotato di un efficace sistema di comunicazione con la Capitaneria di Porto per la segnalazione di eventuali situazioni di emergenza.

Art. 38

Operazioni di alaggio e varo con mezzi meccanici

Per effettuare operazioni di alaggio e varo sulle banchine con l'ausilio di mezzi di sollevamento meccanici, ad eccezione di quelle svolte nelle aree in concessione ai cantieri navali, è necessaria la preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima.

A tal fine, il proprietario/armatore dell'unità da alare/varare dovrà presentare apposita istanza, in bollo, indicando modalità, tempi e luogo esatto ove intende effettuare le operazioni.

Art. 39

Sospensione delle operazioni portuali

Qualora si verificano particolari situazioni che possano prevedibilmente costituire un pericolo per la sicurezza della navigazione o per l'ambiente marino o costiero, o qualora ricorrano situazioni di carattere eccezionale che ne giustifichino l'esigenza, l'Autorità Marittima o il personale preposto dell'Autorità di Sistema Portuale può disporre, anche per le vie brevi (fatta salva la successiva formalizzazione), l'immediata sospensione delle operazioni portuali e, se del caso, la loro definitiva interruzione.

Le operazioni di imbarco/sbarco/trasbordo di merci che richiedono l'impiego di gru o di galleggianti sotto bordo devono essere interrotte in tutti i casi in cui l'intensità del vento e/o lo stato del mare ne rendano difficoltosa e/o pericolosa la manovra, nonché in tutti i casi in cui lo spolverio delle merci alla rinfusa si ritenga pregiudizievole per l'igiene pubblica. In quest'ultimo caso il responsabile delle operazioni ne dispone la sospensione, dandone immediata comunicazione all'Autorità Marittima e all'AdSP.

In caso di sua inerzia provvede il personale della Capitaneria di Porto o dell'Autorità di Sistema Portuale.

Art. 40

Deposito di merci in banchina

Il temporaneo deposito, in porto, delle merci destinate all'imbarco (o sbarcate o da trasbordare), è autorizzato dall'Autorità di Sistema Portuale, che individua le aree a ciò destinate,

nonché le condizioni alle quali il deposito può essere effettuato, anche in relazione alla tipologia di merce ed all'altezza dei cumuli, dettando le eventuali prescrizioni.

Durante la permanenza in porto di nave con merci pericolose a bordo, o che deve comunque effettuare operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo di merci pericolose, l'Autorità Marittima, in relazione al grado di pericolosità ed alla quantità delle merci stesse, può disporre l'attivazione di un servizio di vigilanza antincendio per l'immediato intervento in caso di emergenza.

Art. 41

Pesatura

Qualora ritenuto necessario, l'Autorità Marittima o l'Autorità di Sistema Portuale hanno facoltà di imporre le operazioni di pesatura, prima dell'imbarco, a rimorchi, semirimorchi o automezzi commerciali in generale.

Art. 42

Accertamento dei giorni lavorativi

I giorni lavorativi o parzialmente lavorativi, ai fini delle stallie delle navi, sono dichiarati dalla Capitaneria di Porto sulla base dei dati riportati nel "Registro dello stato del tempo e del mare" a cura del Nucleo Nostromi del porto.

Nel registro giornaliero di servizio il medesimo personale viene annotato il verificarsi di qualsiasi circostanza che, per gli effetti delle stallie, possa impedire il normale svolgimento delle operazioni di carico e scarico.

Art. 43

Accesso di persone a bordo

L'accesso di persone a bordo delle navi ormeggiate in porto o in sosta in rada può avvenire nel rispetto della vigente normativa in materia di maritime security, dei pertinenti piani di sicurezza e delle eventuali ordinanze della Capitaneria di Porto di Olbia.

L'accesso a bordo di persone diverse dall'equipaggio è subordinato all'autorizzazione del Comando di bordo o del soggetto da questo delegato, nonché al possesso dei titoli o permessi di accesso eventualmente prescritti dalla vigente disciplina di maritime security e al superamento dei relativi controlli di sicurezza.

L'autorizzazione all'accesso a bordo non costituisce di per sé titolo per l'accesso alle aree portuali o agli impianti portuali ad accesso ristretto, per i quali trovano applicazione le specifiche disposizioni in materia di maritime security.

Art. 44

Visite collettive e riprese video/fotografiche in porto

Chiunque intenda effettuare riprese video/fotografiche a carattere professionale o a scopo commerciale in area portuale deve presentare domanda di autorizzazione (in bollo) alla locale Autorità di Sistema Portuale, che rilascia l'eventuale provvedimento autorizzativo previo nulla-osta della Capitaneria di Porto.

Nella richiesta di autorizzazione devono essere indicati i seguenti elementi:

- Generalità del richiedente
- Motivo della richiesta

- Area portuale interessata dalle riprese
- Durata delle riprese
- Numero di componenti la troupe

Qualora ritenuto necessario per motivi di safety o security può essere disposto (dall'Autorità di Sistema Portuale o dalla Capitaneria di Porto) l'accompagnamento in loco della troupe/operatore da parte di personale dipendente di una delle suddette Amministrazioni.

L'effettuazione delle riprese non deve in alcun modo creare intralcio al regolare svolgimento delle operazioni portuali.

Le visite collettive promosse da scuole, enti o associazioni in generale, sono autorizzate dall'Autorità di Sistema Portuale, su parere favorevole della Capitaneria di Porto.

L'autorizzazione alla visita o all'effettuazione di riprese video/fotografiche non costituisce titolo per l'accesso alle aree ad accesso ristretto, che rimane subordinato al possesso dei prescritti permessi e all'espletamento dei previsti controlli di security.

CAPO VII

RIFORNIMENTO DI COMBUSTIBILI LIQUIDI E DI OLI LUBRIFICANTI (BUNKERAGGIO)

Art. 45

Campo di applicazione e modalità di bunkeraggio

1. Nel porto di Olbia il bunkeraggio di combustibili liquidi e di oli lubrificanti può essere effettuato:
 - a) a mezzo bettolina;
 - b) mediante distributori mobili o rimovibili, ove consentiti e conformi alla normativa vigente;
 - c) a mezzo oleodotto o altra tubazione fissa appositamente autorizzata;
 - d) mediante distributore fisso installato in banchina;
 - e) a mezzo autobotte.
2. Le operazioni disciplinate dal presente Capo sono effettuate nel rispetto della Circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Serie VII n° 16, prot. DEM3/1823, del 19 luglio 2002, della normativa nazionale ed internazionale applicabile, delle disposizioni in materia di prevenzione incendi, sicurezza e salute dei lavoratori, protezione dalle atmosfere esplosive e tutela dell'ambiente, nonché delle prescrizioni impartite dall'Autorità Marittima.
3. Restano ferme le specifiche disposizioni vigenti per le operazioni di bunkeraggio aventi ad oggetto combustibili a basso punto di infiammabilità o comunque soggetti a disciplina speciale.
4. I prodotti petroliferi, combustibili e lubrificanti destinati al rifornimento delle unità navali vengono approvvigionati da raffinerie, depositi costieri o altri impianti regolarmente autorizzati.
5. Le navi cisterna operanti presso depositi costieri e/o raffinerie e le navi adibite ai servizi portuali possono rifornirsi direttamente a mezzo tubazione dai suddetti impianti.

6. Per il rifornimento/bunkeraggio disciplinato dal presente Capo non è consentito l'utilizzo di tubazioni adibite, anche solo parzialmente, alla movimentazione di prodotti petroliferi con punto di infiammabilità, determinato con metodo a vaso chiuso, inferiore a 60 °C, fatte salve le operazioni soggette a specifica disciplina per combustibili a basso punto di infiammabilità.
7. Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio non possono essere iniziate o proseguite in presenza di condizioni meteorologiche o meteomarine tali da pregiudicarne la sicurezza e, in particolare, in presenza di temporali accompagnati da scariche atmosferiche nell'area portuale o nelle immediate vicinanze. Qualora già iniziate, le operazioni devono essere immediatamente sospese.
8. Le operazioni possono essere eseguite nell'arco delle ventiquattro ore.
9. In caso di operazioni svolte nelle ore notturne o comunque in condizioni di insufficiente illuminazione naturale, la zona interessata deve essere adeguatamente illuminata.
10. L'intensità di illuminazione non deve risultare inferiore a **10 lux, misurati ad un metro dal piano di lavoro**, con particolare riguardo ai punti di attacco delle manichette, al percorso delle stesse, ai collettori ed alle postazioni operative.
11. Gli impianti elettrici devono essere realizzati e mantenuti a regola d'arte ai sensi della legge 1° marzo 1968, n° 186. Nelle aree nelle quali possa formarsi un'atmosfera esplosiva, gli impianti, le apparecchiature e i dispositivi di illuminazione, anche mobili, devono essere conformi alla vigente normativa in materia di protezione dalle atmosfere esplosive e alle pertinenti norme tecniche applicabili.
12. Durante le operazioni di bunkeraggio, qualora si verificano fuoriuscite di prodotto, incendi, avarie, eventi dannosi o stati di pericolo, il Comandante della nave e i responsabili dell'impresa che effettua il servizio devono informare immediatamente l'Autorità Marittima.
13. Le operazioni devono essere sospese e devono essere tempestivamente adottate tutte le misure necessarie a contenere l'evento, evitare ulteriori fuoriuscite e limitarne le conseguenze.
14. L'obbligo di immediata informazione sussiste anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone, delle infrastrutture portuali o dell'ambiente.
15. Restano a carico dei soggetti responsabili, secondo le rispettive responsabilità, gli oneri derivanti dagli interventi di contenimento, recupero e bonifica resi necessari a seguito dell'evento.
16. Le operazioni di bunkeraggio possono essere effettuate esclusivamente da imprese in possesso dei titoli previsti dalla normativa vigente e, in particolare, della concessione ove il servizio sia effettuato mediante mezzo navale ovvero dell'iscrizione nei registri di cui all'art. 68 del Codice della Navigazione ove effettuato mediante mezzi terrestri, fatti salvi gli ulteriori titoli eventualmente richiesti.

Art. 46

Caratteristiche delle manichette

Le manichette utilizzate per le operazioni di bunkeraggio debbono essere costruite in conformità delle norme **UNI EN 1765:2016, e successive revisioni o norme tecniche equivalenti applicabili**, 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 dalla 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.

Per quanto concerne le modalità di conservazione, impiego, ispezione e prova delle manichette, si applicano le pertinenti norme tecniche vigenti, ivi comprese, ove applicabili, le disposizioni della **BS 1435-2**.

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 le manichette acquistate dopo il 1° luglio 2002.

Art. 47

Autorizzazione al rifornimento di oli combustibili

Le operazioni di bunkeraggio soggette ad autorizzazione dell'Autorità Marittima devono essere preventivamente richieste tramite il sistema **PMIS2/NMSW – National Maritime Single Window**, secondo le funzionalità disponibili e le disposizioni emanate dall'Autorità Marittima, ovvero, nei casi previsti, alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto di Olbia.

L'istanza, in bollo ove dovuto, è presentata dal Comandante della nave da rifornire o, in suo nome e per suo conto, dall'Agenzia Marittima o da altro soggetto legittimato. (fac-simile in **Allegato B1**).

Il Comandante della nave deve dichiarare di essere a conoscenza delle disposizioni del presente Regolamento e delle prescrizioni applicabili all'operazione richiesta.

Inoltre il Comandante della nave deve attestare che i mezzi antincendio sono in perfette condizioni e pronti all'impiego, indicando le complete generalità del responsabile della condotta delle operazioni di rifornimento.

Sulla base delle informazioni acquisite, l'Autorità Marittima rilascia l'autorizzazione attraverso il medesimo sistema telematico, ove la relativa funzionalità sia disponibile, ovvero secondo le modalità dalla stessa stabilite, potendo impartire ulteriori prescrizioni in relazione alle caratteristiche della nave, del prodotto, del mezzo rifornitore, dell'ormeggio e delle altre operazioni contemporaneamente in corso. (fac-simile in **Allegato B2**).

Art. 48

Recupero di oli esausti, residui di sentina e di lavaggio di cisterne.

Le operazioni di conferimento, ritiro e recupero di oli esausti, residui oleosi, acque di sentina, acque di lavaggio delle cisterne, residui del carico e degli altri rifiuti delle navi sono effettuate nel rispetto del **D. Lgs. 8 novembre 2021, n° 197** e successive modificazioni, della Convenzione **MARPOL**, della normativa vigente in materia di rifiuti e del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi applicabile al porto.

La notifica anticipata dei rifiuti e le ulteriori informazioni previste dalla normativa vigente sono trasmesse tramite il sistema **PMIS2/NMSW**, ovvero mediante il sistema telematico che dovesse sostituirlo.

Le eventuali comunicazioni relative alle concrete modalità operative dell'intervento e agli aspetti di sicurezza sono effettuate attraverso il medesimo sistema, ove tecnicamente previsto, o secondo le modalità stabilite dall'Autorità Marittima.

Non è richiesta un'ulteriore duplicazione della medesima formalità amministrativa quando gli adempimenti previsti dalla normativa vigente e dalle disposizioni locali risultino integralmente assolti attraverso il sistema telematico, fatta salva la facoltà dell'Autorità Marittima di richiedere specifica documentazione o impartire prescrizioni per esigenze di sicurezza.

Il recupero dei residui oleosi delle acque di lavaggio, delle acque di sentina e degli altri rifiuti può essere effettuato esclusivamente da imprese in possesso delle autorizzazioni, iscrizioni, concessioni e degli ulteriori titoli previsti dalla normativa vigente.

Il servizio di bunkeraggio effettuato mediante mezzo navale è svolto da società titolare di specifica concessione, ovvero iscritta nel registro di cui all'art. 68 del Codice della Navigazione se l'attività è svolta mediante impiego di mezzi terrestri.

Durante le operazioni di bunkeraggio devono essere rispettate le seguenti ulteriori prescrizioni:

- a) manichette, raccordi e apparecchiature di aspirazione o pompaggio devono essere idonei al prodotto movimentato, integri ed efficienti;
- b) i collegamenti devono essere effettuati in modo da impedire distacchi accidentali e fuoriuscite;
- c) l'operazione deve essere continuamente sorvegliata sia a bordo sia presso il mezzo ricevente;
- d) deve essere mantenuto un efficace sistema di comunicazione tra nave e operatore a terra;
- e) deve essere possibile interrompere immediatamente il pompaggio in caso di perdita, sovrariempimento o altra anomalia;
- f) devono essere predisposti idonei mezzi per il contenimento e recupero di eventuali sversamenti;
- g) gli ombrinali e gli altri punti dai quali il liquido possa raggiungere lo specchio acqueo devono essere adeguatamente protetti;
- h) devono essere mantenuti disponibili materiali oleoassorbenti e, quando necessario in relazione all'operazione, panne galleggianti;
- i) è vietato lo svolgimento, nell'area interessata, di lavori a caldo o altre attività incompatibili con le caratteristiche del rifiuto movimentato;
- j) le vie di accesso e di esodo devono essere mantenute libere;
- k) l'operazione deve essere immediatamente sospesa in caso di sversamento, perdita, incendio o altra situazione di pericolo;
- l) qualsiasi fuoriuscita nello specchio acqueo deve essere immediatamente comunicata alla Sala Operativa dell'Autorità Marittima;

Durante le operazioni di bunkeraggio non possono essere svolte operazioni di conferimento di rifiuti liquidi, salvo espressa autorizzazione dell'Autorità Marittima previa valutazione delle condizioni di sicurezza.

Qualora l'operazione abbia ad oggetto residui contenenti prodotti infiammabili o combustibili, devono essere osservate, per quanto compatibili, le prescrizioni di sicurezza previste dal presente Capo per il rifornimento di combustibili, ad eccezione di quelle relative ai quantitativi massimi di prodotto rifornibile.

In caso di residui di prodotti infiammabili o combustibili particolarmente pericolosi, l'Autorità Marittima può, sentito il Chimico di porto, disporre la presenza dei VV.F.

Il soggetto incaricato del servizio comunica preventivamente alla Sala Operativa l'orario di inizio dell'operazione, il mezzo impiegato e l'accosto interessato.

Art. 49

Rifornimento a mezzo bettolina in banchina

Il rifornimento di combustibile alle navi a mezzo di bettolina può essere effettuato nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- a) 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 scarica mentre, durante la carica, il rifornimento è consentito solo nel caso in cui la nave stia caricando prodotti con punto di infiammabilità $> 60^{\circ}\text{C}$ e a condizione che:
 - per tutta la durata del bunkeraggio sulla nave sia presente un operatore della bettolina in prossimità del connettore, pronto ad effettuare il distacco rapido in caso di necessità. La bettolina deve essere sempre in condizione di allontanarsi con i propri mezzi in caso di emergenza;
 - la bettolina sia dotata di un rilevatore portatile di gas nell'atmosfera;
 - gli strumenti per effettuare la connessione siano antiscintilla.
- b) in caso di navi cisterna o gasiere 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.
- c) Durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale della bettolina munito di certificazione antincendio. Devono essere inoltre disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (materiali oleoassorbenti). Il personale di bordo addetto al servizio antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate.
- d) Durante il rifornimento, a bordo o sulla banchina prospiciente non deve essere eseguito alcun lavoro che possa generare scintille o calore. Nessuna operazione può essere effettuata sul lato dove è accostata la bettolina.
- e) Durante le operazioni che saranno svolte in ore notturne devono essere garantiti i valori di illuminamento pari a 10 lux ai punti di attacco delle manichette e alle manichette stesse.
- f) La bettolina deve sostare il più possibile lontano dagli sfoghi di aria o da sorgenti di vapori infiammabili.
- g) 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.
- h) 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.

- i) Deve essere assicurata l'equipotenzialità elettrica tra il mezzo rifornitore e la nave, attraverso idonei collegamenti di massa.
- j) 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 di pompaggio ed alle interruzioni. Il suddetto ufficiale dovrà personalmente seguire le operazioni ed assicurarsi del buon andamento delle stesse effettuando preventivamente le necessarie verifiche alle tubazioni, alle casse e all'impianto.
- k) Tutti gli scarichi compresi quelli della cucina, ed i motori, devono essere provvisti di parascintille.
- l) Devono essere posizionati idonei parabordi atti ad impedire il contatto diretto degli scafi.
- m) Durante le operazioni di rifornimento gli ombrinali della nave e della bettolina devono essere chiusi.
- n) Il personale incaricato delle operazioni della nave e della bettolina prima di iniziare le operazioni di rifornimento, deve concordare la rata e le prestazioni massime di pompaggio e le procedure per l'arresto di emergenza.
- o) Il suddetto personale deve inoltre concordare il mezzo di comunicazione e le procedure di comunicazione tra bettolina e nave e viceversa.

Art. 50

Rifornimento a mezzo bettolina in rada

Se il rifornimento è effettuato in rada devono essere osservate le seguenti ulteriori prescrizioni:

- a) le operazioni devono essere effettuate esclusivamente nelle zone stabilite dall'Autorità Marittima;
- b) le manovre di avvicinamento, di ormeggio e disormeggio della bettolina alla nave che riceve il 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;
- c) al fine di evitare incomprensioni durante le operazioni, le comunicazioni tra la bettolina e la nave ricevente devono essere effettuate in una lingua preventivamente concordata tra i rispettivi Comandi. Qualora sia utilizzata la lingua inglese, devono essere impiegate, per quanto applicabili, le IMO Standard Marine Communication Phrases – SMCP, adottate dall'Organizzazione Marittima Internazionale con Risoluzione A.918(22), e successive modificazioni o aggiornamenti;
- d) la nave di dimensioni maggiori deve essere ancorata;
- e) gli impianti antincendio delle due unità navali devono essere tenuti pronti all'immediato impiego;
- f) i cavi di ormeggio passati tra le due navi devono essere correttamente manovrati in modo da poter compensare le variazioni di assetto dovute al trasbordo di combustibile;
- g) le condizioni meteomarine devono essere favorevoli. Le operazioni di rifornimento devono essere interrotte in caso di peggioramento delle condizioni stesse;
- h) è vietata l'esecuzione di lavori a bordo che possano generare scintille o calore; è inoltre vietato l'uso di fiamme libere;
- i) durante le operazioni di rifornimento deve essere effettuato l'ascolto radio continuo a mezzo di apparato VHF/FM sulla frequenza dei servizi portuali;
- j) 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 l'Autorità Marittima;

- k) le unità navali intente in operazioni di rifornimento devono tenere a riva il segnale “Bravo” del Codice Internazionale dei segnali o una luce rossa per il periodo notturno.

Art. 51

Requisiti delle bettoline

Le bettoline impiegate nel servizio di rifornimento alle navi devono ottemperare a tutte le norme in materia di sicurezza della navigazione previste per tale tipo di unità.

Tali unità devono inoltre essere fornite:

- a) 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;
- b) 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.);
- c) di bottazzi di gomma o di legno o di idonei parabordi, di cavi di ormeggio non metallici e di parafiamma a tutti gli scarichi.

Art. 52

Rifornimento a mezzo di distributori fissi in banchina

I distributori automatici fissi, come definiti dal decreto legislativo 11 febbraio 1998, n° 32 e successive modificazioni e integrazioni, nonché al D.P.R. 1° agosto 2011, n° 151, Allegato I, attività n° 13, ove applicabile, sono atti al rifornimento di unità da traffico locale, da pesca e da diporto.

Le operazioni di bunkeraggio a mezzo di distributori fissi installati in banchina, possono essere eseguite nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- a) i distributori automatici devono essere muniti dei dispositivi di sicurezza previsti dalla normativa vigente in materia di prevenzione incendi, nel rispetto, per quanto applicabili, delle disposizioni di cui al titolo I, punto XVII, del D.M. 31 luglio 1934. Per gli impianti di distribuzione di benzina attrezzati con sistemi di recupero dei vapori trovano applicazione le disposizioni di cui all'art. 277 e all'Allegato VIII alla Parte Quinta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché quelle di cui al D.M. 27 dicembre 2017;
- b) le manichette devono essere integre e in perfette condizioni di impiego per evitare qualsiasi spandimento;
- c) durante lo svolgimento delle operazioni devono essere tenuti sul posto pronti all'uso i mezzi antincendio prescritti dal D.M. 31 luglio 1934 del Ministero dell'Interno;
- d) i motori di propulsione devono essere spenti, così come qualsiasi altro motore che non sia dotato di parascintille allo scarico;
- e) non deve essere eseguita alcun'altra operazione che possa generare calore o scintille;
- f) durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo. Devono essere inoltre disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti, panne/fogli oleoassorbenti). La squadra antincendio deve mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate.
- g) obbligo di ventilare sia il vano in cui sono installati i serbatoi, sia il vano apparato motore, dopo ogni operazione di rifornimento di benzina e prima di riavviare il motore.

Art. 53

Rifornimento dei distributori fissi in banchina

Il rifornimento dei distributori 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 modifiche e integrazioni.

Art. 54

Rifornimento a mezzo di autobotti ovvero a mezzo distributori mobili conformi al D.M. 22 novembre 2017

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

Deve essere assicurato apposito servizio di vigilanza a terra a cura del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco e/o Guardia Fuochi, con un numero minimo di due unità.

Devono essere osservate le seguenti prescrizioni:

- a) la quantità di prodotto erogabile non può essere >30 tonnellate per ogni autobotte;
- b) ciascuna autobotte, con eventuale rimorchio, deve uscire dal porto immediatamente dopo aver effettuato il rifornimento;
- c) i distributori mobili dovranno essere ricollocati nelle apposite aree di sosta autorizzate dove potrà esclusivamente avvenire il loro rifornimento a mezzo di autobotte;
- d) 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;
- e) durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo specificamente addestrato ed in possesso delle certificazioni previste dalla normativa vigente. Devono essere inoltre disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti, panne/fogli oleoassorbenti). La squadra antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;
- f) 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;**
- g) Tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina, ed i motori devono essere provvisti di parascintille;
- h) Tra l'autobotte ovvero distributore mobile, e la nave dovrà essere stabilita l'equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa;
- i) Nella zona interessata dal rifornimento e per tutta la sua durata non devono essere effettuati lavori con fiamme libere di qualsiasi natura o che generino comunque scintille o produzione di calore;
- j) Per tutta la durata del rifornimento intorno alla nave ed all'autobotte, ovvero distributore mobile, per un raggio di mt. 20 non devono essere presenti altri automezzi, natanti o persone estranee. La zona interessata deve essere opportunamente transennata e segnalata con un cartello indicante "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE";

- k) Nei pressi delle tubazioni impiegate per il rifornimento devono essere collocati a cura della ditta incaricata del rifornimento, due estintori a schiuma della capacità non inferiore a litri 10 ed un contenitore di sabbia con attrezzi per lo spandimento della sabbia stessa;
- l) Qualora il servizio di sorveglianza sia espletato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, la squadra deve essere dotata di automezzo antincendio e l'istanza formale deve essere inoltrata al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco competente con almeno due giorni di anticipo rispetto alla data in cui il servizio dovrà essere espletato. In caso di mancata disponibilità, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco ne darà comunicazione entro le successive 24 ore all'Autorità Marittima, che provvederà ad utilizzare per lo stesso scopo Guardia Fuochi abilitati. Detto servizio, dovrà essere reso ai sensi del D.M. Interno n° 261 del 22 febbraio 1996 Gazzetta Ufficiale del 16 maggio 1996 n° 113, con relativo onere di spesa a carico del richiedente. Qualora la sorveglianza sia espletata da una Guardia Fuochi abilitata, anche questa, quando il rifornimento è effettuato in banchine prive di impianto antincendio adeguato, deve essere dotata di motopompa antincendio fornita di manichette di idonea lunghezza, con boccalini a pioggia e dotata dell'attrezzatura e del materiale per l'erogazione di schiuma;
- m) 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;
- n) L'autobotte deve essere munita di reti parascintille alle tubazioni di scarico del motore, dotate di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche, di pompa di tipo idoneo ed antideflagrante e di almeno numero due estintori di tipo omologato;
- o) Durante il rifornimento la nave deve sospendere le operazioni commerciali. Eventuali deroghe in merito possono essere concesse dall'Autorità Marittima purché non costituiscano pericolo per le operazioni di rifornimento;
- p) Devono essere rispettate le procedure definite dalla competente Autorità Marittima.
- q) Devono essere rispettate le procedure di cui all'allegato B3 del presente Regolamento.

CAPO VIII

LAVORI A BORDO O IN PORTO CON USO DI FIAMMA OSSIDRICA O OSSIACETILENICA O DI SALDATURA ELETTRICA

Art. 55

Generalità e campo di applicazione

L'uso delle miscele ossiacetileniche, della fiamma ossidrica e della saldatura elettrica e/o comunque di fonti termiche in generale in porto o a bordo di navi e galleggianti all'ormeggio è subordinato alla preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto, secondo la procedura stabilita dalle norme contenute nel presente Capo, che hanno lo scopo di integrare e facilitare l'applicazione delle disposizioni contenute nel D.Lgs. n° 272/99 del 27 luglio 1999 recante norme per "Adeguamento della normativa di sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni portuali nonché operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale a norma della legge 31 dicembre 1998, n° 485".

Art. 56

Norme applicabili

L'esecuzione di lavori che comportino l'uso di fiamma deve avvenire nel rispetto delle procedure e secondo le modalità del citato D.Lgs. n°272/99 e, per quanto applicabile, in osservanza della normativa per l'igiene e la sicurezza sui luoghi di lavoro, nonché di prevenzione incendi.

Art. 57

Definizione dei lavori che comportano impiego di fonti termiche a bordo

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

TIPO A: *Lavori in ambienti esterni ed interni* che interessano:

- A1: le sovrastrutture di coperta quali scalette per l'accesso ai ponti, salpa ancore, alberatura, strutture di supporto alle lance di salvataggio, passacavi, sostituzione degli zinchi a scafo.
- A2: le sistemazioni interne di locali alloggi e di vita nei quali non siano presenti sostanze potenzialmente pericolose: cabine, mense, sale da pranzo, da ristoro, "car decks" e altre strutture sporgenti di garage e di stive aperte, vuote e pulite.

TIPO B: *Lavori in ambienti interni* interessanti:

- B1: locali apparato motore, timoneria, caldaie e apparati vari, altri locali interni diversi da quelli elencati in A2, C 1 e C2.
- B2: locali pompe.

TIPO C : *Lavori in ambienti interni angusti e/o pericolosi* interessanti:

- C1: gavoni, doppi fondi, intercapedini, casse di zavorra.
- C2: cisterne del carico, altri locali chiusi, angusti e/o pericolosi ai quali sono applicabili le disposizioni degli artt. 48 e 49 del D.Lgs. n°272/99.

Art. 58

Procedure per rilascio nulla osta uso fiamma a bordo per esecuzione lavori tipo B e C

Il titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione e trasformazione navale ovvero il comandante della nave ovvero un loro rappresentante all'uopo delegato deve presentare apposita domanda in bollo e in duplice copia alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, redatta in modo conforme al facsimile **allegato F1 e F3 oppure F2 e F3** (in caso di *procedura semplificata*).

Ad essa deve essere allegato:

- 1.a lettera dell'agenzia raccomandataria della nave, con la quale vengono affidati i lavori ad un'impresa di riparazione, trasformazione o manutenzione navale fra quelle autorizzate dall'Autorità di Sistema Portuale ad operare nel porto di Olbia;
- 1.b ovvero dichiarazione del Comandante dell'unità che attesti che i lavori vengono eseguiti dal personale facente parte dell'equipaggio della nave;
2. lettera dell'officina con la quale si conferma l'assunzione dell'incarico delle lavorazioni (caso

1a)

3. copia dei piani antincendio della nave (che verranno restituiti al termine dei lavori), corredata dalla dichiarazione del comandante dell'unità circa:
 - la presenza di un servizio di ronda, sia diurno che notturno;
 - l'efficienza dei mezzi antincendio presenti a bordo;
4. certificato di "non pericolosità" rilasciato dal Consulente chimico del porto;
5. planimetria della nave o di parte di questa, ove devono essere indicate le posizioni dei previsti lavori, nonché le vie di sfuggita;
6. lista equipaggio;

Il rilascio del nulla osta con procedura semplificata ovvero senza la presentazione di quanto previsto ai punti 4, 5 e 6 del presente articolo è applicabile quando l'uso di fiamma riguarda lavori di tipo A1 e A2, ad eccezione:

- di lavori da eseguire su strutture che siano in contatto con locali chiusi della nave che possono presentare rischi di incendio o di esplosione per la presenza di materiali di coibentazione o altre sostanze combustibili o infiammabili;
- del caso in cui a bordo si trovino merci pericolose;
- del caso in cui si tratti di navi gasiere, chimichiere o petroliere che non dispongano di certificato di "gas-free" in corso di validità rilasciato dal Consulente Chimico del porto.

La domanda, viene contestualmente inviata all'ASL Gallura, all'indirizzo protocollo@pec.aslgallura.it. Una copia della domanda rimane agli atti presso l'Autorità Marittima, l'altra è consegnata all'interessato che la produrrà al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, al fine di ottenere il parere conforme con le prescrizioni del caso. La Capitaneria di Porto, dopo aver preso atto del parere positivo di Asl e VV.F., rilascerà, numerandolo, il nulla osta all'uso di fiamma (**Allegato F4**) e invierà copia del medesimo all'A.S.L. imponendo, se ritenuto opportuno, ulteriori prescrizioni.

Art. 59

PROCEDURA SEMPLIFICATA per rilascio nulla osta uso fiamma a bordo per esecuzione di lavori tipo A

La procedura semplificata prevede il rilascio del nulla-osta nel rispetto della procedura di cui al precedente art.58, con le seguenti eccezioni:

- 1) non è richiesto il preventivo parere dei VV.F.;
- 2) non è richiesta la presentazione dei piani antincendio, della planimetria della nave e della lista equipaggio.

La procedura di cui al presente paragrafo non è applicabile quando l'uso fiamma riguardi lavori da eseguire su lamiere del ponte di coperta o del fasciame in corrispondenza di cisterne del carico o di altri locali per i quali non sia stato rilasciato il nulla osta, che possono presentare rischi di incendio o di esplosione per la presenza di materiali di coibentazione o altre sostanze combustibili (residui oleosi, stracci, pareti in legno ecc.) o infiammabili, né quando si trovino merci pericolose a bordo dell'unità interessata. Sono comunque esclusi dall'applicazione della procedura semplificata i lavori interessanti:

- navi petroliere, chimichiere, navi cisterne (escluse quelle adibite al trasporto acque) per trasporto liquidi;
- intercapedini fra paratie e locali angusti.

Il titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione e trasformazione navale ovvero il comandante della nave ovvero un loro rappresentante all'uopo delegato deve presentare apposita domanda in bollo e in duplice copia alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, redatta in modo conforme al facsimile **allegato F2 e F3**.

Copia del nulla osta, completo dei documenti allegati di cui all'art. 46 del D. Lgs 272/1999, dovrà essere trasmesso senza indugio al Servizio SPRESAL della ASL Gallura, all'indirizzo spresal@pec.aslgallura.it, al fine di consentire la vigilanza sull'applicazione delle norme di sicurezza.

Art. 60

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

Le navi che nel corso del periodo di validità del "certificato di non pericolosità" scalino più volte il porto di Olbia e che avessero necessità di completare i lavori non conclusi durante una sosta o di eseguire interventi che richiedono più fasi in soste successive, ad ogni sosta dovranno munirsi di un nuovo certificato di non pericolosità rilasciato dal Chimico del porto, attestante il mantenimento a bordo delle condizioni riscontrate in occasione degli accertamenti effettuati per il rilascio del certificato iniziale.

I certificati successivi dovranno essere esibiti alla Capitaneria di Porto unitamente all'autorizzazione già rilasciata, purché sia convalidata dal Chimico del porto, facendo riferimento al nuovo certificato.

Art. 61

Proroga

Salvo il caso in cui l'armatore/Comandante della nave o un suo legale rappresentante o il titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione o trasformazione navale, intendano avvalersi di diversa officina per la prosecuzione dei lavori, essendo necessario procedere al rilascio di una nuova autorizzazione, la proroga della precedente è concessa dall'Autorità Marittima previa presentazione del certificato di "non pericolosità", rilasciato dal Chimico del porto, sul quale vengono indicate le prescrizioni del caso. La proroga è comunicata via PEC all'A.S.L. competente.

Art. 62

Lavori con l'uso di fiamma a bordo di navi in rada

Non possono essere autorizzati, di massima, lavori che comportino l'uso di fonti termiche a bordo delle navi che sostano nella rada di Olbia, salvo casi particolari di emergenza che saranno valutati di volta in volta dalla Capitaneria di porto. In caso positivo si applica la procedura di cui al presente Capo, ferma restando la facoltà per l'Autorità Marittima di dettare ulteriori prescrizioni rispetto a quelle normalmente imposte.

In caso di interventi sull'apparato motore o di governo della nave alla fonda in rada che ne impediscano o rendano difficoltoso il movimento in autonomia, la Capitaneria di Porto dispone l'assistenza obbligatoria, per tutto il tempo dei lavori, di un rimorchiatore portuale.

Art. 63

Presidi antincendio e dispositivi di protezione individuale

Durante lo svolgimento dei lavori con uso di fonti termiche del tipo B e C deve essere assicurata la presenza di un servizio di vigilanza antincendio svolto da una squadra di Vigili del Fuoco.

Per i lavori di tipo A l'obbligatorietà del servizio di vigilanza antincendio sarà valutata di volta in volta a seconda della tipologia dell'operazione.

Qualora il suddetto servizio di vigilanza sia espletato da una squadra dei Vigili del Fuoco, l'istanza formale deve essere inoltrata al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Sassari con almeno due giorni di anticipo rispetto alla data in cui il servizio dovrà essere espletato, salvo casi di particolare urgenza; l'onere di spesa di detto servizio è a carico del richiedente.

Qualora il suddetto servizio di vigilanza sia espletato dal personale di bordo o da personale specializzato della ditta incaricata dell'esecuzione dei lavori, la squadra dovrà essere formata da almeno n° 3 unità.

Per esigenze di sicurezza, in caso di particolari tipologie di lavori, il suddetto numero, potrà essere innalzato, a discrezione dell'Autorità Marittima.

Art. 64

Presidi antincendio e dispositivi di protezione individuale

Durante lo svolgimento del servizio di vigilanza antincendio, ferme restando le eventuali disposizioni che verranno impartite per ogni singolo lavoro o in occasione di ispezioni, il personale addetto al servizio antincendio dovrà essere dotato di:

	LAVORI DI TIPO		
	A	B	C
TUTA TIPO IGNIFUGO E/O COMPLETO TIPO "NOMEX";	■	■	■
STIVALI "DA INTERVENTO";	■	■	■
ELMETTO;	■	■	■
GUANTI;	■	■	■
CINTURONE (OVE RICHIESTO DALLA PRECARIETÀ DEL LUOGO DI LAVORO)	■	■	■
ALMENO UN ESTINTORE DI TIPO IDONEO, OMOLOGATO ED EFFICIENTE- IN AGGIUNTA ALLA DOTAZIONE NAVE (*)	■	■	■
AUTORESPIRATORE A CICLO APERTO, EFFICIENTE E PRONTO ALL'USO - IN AGGIUNTA ALLA DOTAZIONE NAVE (*)		■	■
PER PIÙ PUNTI DI LAVORO ADIACENTI, UN ESTINTORE CARRELLATO DA 50 KG. OVE TRASPORTABILE, O, IN ALTERNATIVA, DUE ESTINTORI (*)		■	■
LAMPADA AUTOALIMENTATA DI TIPO STAGNO;		■	■
MANICHETTA ANTINCENDIO DELL'IMPIANTO FISSO DI BORDO IN PRESSIONE E PRONTA ALL'USO		■	■

Lavori di tipo "A"

Quando i lavori devono essere eseguiti all'interno delle stive e garage aperti, vuoti e puliti la dotazione del personale addetto alla sorveglianza deve essere quella prevista per i lavori di tipo B.

Lavori di tipo "B"

Quando i lavori di tipo "B" si svolgono contemporaneamente in più punti devono essere impiegate almeno due squadre di sorveglianza.

Lavori di tipo "C"

Durante l'esecuzione dei lavori di tipo "C" dovranno essere impiegate, per ogni punto di intervento, almeno due squadre di sorveglianza in posizione strategica.

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

64.1 Prima dell'inizio dei lavori il personale addetto alla sorveglianza antincendio dovrà accertarsi:

- della dislocazione dei presidi antincendio di bordo posti nelle vicinanze dell'area interessata dai lavori con fiamma;
- della funzionalità dei suddetti impianti;
- dell'esistenza e della completa fruibilità di idonee vie di fuga dalla zona interessata ai lavori e fino alla manichetta antincendio dell'impianto fisso di bordo in pressione e pronta all'uso; le aperture di sfuggita devono essere, di norma, almeno due per ogni locale ove è prevista la lavorazione;
- che nei luoghi contigui non vengano effettuati lavori pericolosi e/o incompatibili o non autorizzati.
- della presenza di "gas tecnici" in misura strettamente necessaria alle lavorazioni in corso;
- che sia stato installato un idoneo sistema di illuminazione di sicurezza non inferiore a 5 lux misurati a 1 mt di altezza dal piano di calpestio, sia nella zona delle lavorazioni che nelle vie di fuga eventualmente realizzato a mezzo di lampade autoalimentate;
- che sia assicurato nei locali interessati un livello di illuminazione adeguato alla natura dei lavori da eseguire e conforme alla vigente normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, ferme restando le disposizioni speciali applicabili alle operazioni e ai lavori eseguiti in ambito portuale e a bordo delle navi, con particolare riferimento al decreto legislativo 27 luglio 1999, n° 272, e successive modificazioni e integrazioni, nonché al decreto legislativo 9 aprile 2008, n° 81, e successive modificazioni e integrazioni;
- che siano assicurati l'ordine e la pulizia nella zona interessata ai lavori.

64.2 Durante i lavori il personale addetto alla sorveglianza antincendio dovrà:

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

- in caso di palesi inadempienze darne tempestiva comunicazione alla "persona esperta" di cui sopra, bloccare i lavori ed informare la Capitaneria di Porto.

Art.65

Uso dei gasogeni

E' vietato l'uso dei gasogeni per lavori a bordo.

In casi eccezionali di necessità e/o urgenza, la Capitaneria di Porto, sentito il parere del Comando Provinciale dei VV.F. e/o del Chimico di porto, può autorizzarne l'uso in coperta, riportando nel documento le prescrizioni da essi dettate.

Art.66

Norme particolari per la saldatura elettrica

Oltre all'osservanza delle norme di cui sopra, in quanto applicabili, nei lavori con saldatura elettrica devono essere rispettate almeno le seguenti ulteriori misure di sicurezza:

- a) a bordo è vietato l'uso di gruppi statici a corrente alternata;
- b) è permesso l'uso, anche a bordo, di gruppi rotativi alimentati da corrente alternata, purché venga dal gruppo stesso convertita in continua;
- c) l'impianto elettrico deve essere in perfette condizioni di isolamento nelle sue varie parti; particolarmente curati devono essere l'isolamento e la protezione dei conduttori che alimentano i gruppi a corrente alternata, ivi compresi i giunti ed i sostegni;
- d) i cavi a massa devono essere a perfetto contatto con lo scafo;
- e) deve essere predisposto un adeguato sistema di ventilazione, nonché un sistema di aspirazione localizzata dei fumi alla sorgente, tenuto conto della cubatura del locale;
- f) la zona di saldatura deve essere protetta con schermi di intercettazione di radiazioni dirette o riflesse, quando queste costituiscono pericolo per gli altri lavoratori;
- g) i lavoratori devono essere muniti di idonea cuffia protettiva per le radiazioni UV e di casco con visiera dotato di vetro inattinico.

Art.67

Lavori all'interno di cisterne, casse, depositi di combustibile, doppi fondi e in locali chiusi e angusti

Il Comando di bordo e/o il datore di lavoro della ditta incaricata (specializzata) devono impedire che i lavoratori effettuino interventi all'interno di cisterne, casse nafta, depositi di combustibile o di lubrificanti, doppi fondi, intercapedini, o altri locali interni, comunque pericolosi, delle navi, delle macchine o delle apparecchiature, se prima non si è provveduto alla degassificazione degli ambienti ed alla loro areazione, se necessario anche forzata.

CAPO IX

ATTIVITA' LAVORATIVE IN IMMERSIONE NELLE ACQUE DEL PORTO E DEL CIRCONDARIO MARITTIMO

Art.68 Generalità

Nelle acque del circondario marittimo di Olbia è vietato effettuare qualsiasi attività lavorativa in immersione senza la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto.

Per lo svolgimento delle suddette attività, qualunque sia lo scopo, devono essere impiegati solo ed esclusivamente operatori subacquei professionali (qualifica di O.T.S.); costoro devono essere sommozzatori o palombari in servizio locale iscritti negli appositi registri di una Capitaneria di Porto.

Art.69 Immersioni in ambito portuale

La società richiedente l'autorizzazione ad effettuare lavori in immersione, nelle acque del porto di Olbia, o nelle immediate adiacenze, con l'impiego di operatori subacquei, deve essere iscritta nel registro ex art.68 C.N tenuto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna.

La ditta incaricata deve individuare un **responsabile delle operazioni**, in possesso della qualifica di Operatore Tecnico Subacqueo (OTS), a cura del quale deve essere presentata, presso la Capitaneria di Porto di Olbia, la domanda di autorizzazione all'effettuazione dei lavori in immersione. La domanda deve essere presentata utilizzando il modello in allegato (**Allegato S1**).

Art.70 Responsabile delle operazioni

Il responsabile delle operazioni di cui al precedente art.69, comma 2, ha la direzione delle operazioni ed assiste in loco i sommozzatori/palombari per tutta la durata della/delle immersioni.

Egli è responsabile del rispetto delle prescrizioni di cui al successivo art.71 e deve assicurare che:

- le operazioni subacquee siano eseguite nel pieno rispetto della normativa vigente in materia di igiene e sicurezza del luogo di lavoro;
- tutti gli operatori impiegati siano iscritti negli appositi registri tenuti dall'Autorità marittima;
- tutti gli operatori impiegati siano coperti da idonea **polizza assicurativa** estesa anche ai danni a terzi;
- tutti gli operatori impiegati siano in possesso di un **certificato di idoneità all'attività subacquea**, in corso di validità;
- l'equipaggiamento individuale di ciascun operatore subacqueo sia conforme alla vigente normativa in materia, provvisto della relativa certificazione di collaudo e idoneo al tipo di lavoro da eseguire;
- tutti gli operatori impiegati siano competenti ed in grado di eseguire con successo le operazioni subacquee richieste;

- ciascun operatore sia stato debitamente informato circa il programma lavori, lo stato di avanzamento degli stessi ed il tipo di lavoro che egli deve svolgere in immersione.

Egli deve altresì verificare che le operazioni subacquee siano eseguite nel pieno rispetto della normativa vigente in materia di igiene e sicurezza sui luoghi di lavoro.

Art.71 Obblighi

Il responsabile delle operazioni, ricevuta l'autorizzazione all'immersione, deve dare preventiva comunicazione dell'inizio delle operazioni al Nostro di servizio della Capitaneria di Porto di Olbia ed al Comando della nave (in caso di lavori in prossimità della nave).

Sul luogo di svolgimento delle immersioni deve essere presente un **supporto da terra**, che può coincidere con il Responsabile delle operazioni, ovvero **un'unità appoggio** (a mare), con caratteristiche idonee a tale tipo di servizio.

In caso di lavori in prossimità della banchina, tale unità può essere sostituita da un autoveicolo idoneo al trasporto di attrezzature e personale. L'unità appoggio deve mostrare il prescritto segnale lettera "A" del Codice Internazionale dei segnali ovvero i segnali prescritti dalla legge 27 dicembre 1977 n° 1085 "Colreg 1972" e deve essere munita di apparato radio VHF, anche di tipo portatile, per assicurare un contatto continuo con il Nostro di servizio della Capitaneria di Porto di Olbia.

Sul luogo di svolgimento delle immersioni deve essere presente un mezzo idoneo a garantire un trasporto celere dell'operatore subacqueo eventualmente infortunato presso il più vicino centro medico all'uopo attrezzato. Detto mezzo può essere costituito anche dall'unità/automezzo di appoggio.

Gli operatori subacquei in immersione devono essere costantemente collegati, a mezzo di efficaci e collaudati sistemi di comunicazione, con gli operatori in superficie.

Le immersioni devono essere sospese in caso di condimento avverse che ne sconsiglino la prosecuzione per l'incolumità degli operatori e, comunque, su disposizione dell'Autorità Marittima.

Art.72 Camera iperbarica

Qualora le immersioni avvengano ad una profondità superiore a 12 metri, deve essere presente, nelle immediate vicinanze al punto di immersione, una **camera iperbarica** idoneamente attrezzata ed equipaggiata con la presenza di personale qualificato al suo uso. In alternativa deve essere prevista la possibilità di un rapido collegamento con un centro di emergenza dotato di tale struttura.

Art.73 Composizione squadra minima

Oltre ai sommozzatori/palombari in immersione, devono essere presenti sull'unità appoggio (o a terra, in caso di lavori in prossimità della banchina) n°2 operatori tecnici subacquei (OTS), uno dei quali in standby, equipaggiato con autorespiratore autonomo –ARA- con doppio erogatore e cima guida, pronto ad intervenire in caso d'emergenza.

Tale deve essere considerata la composizione minima della squadra impegnata in lavori subacquei.

Art.74

Lavori con personale specializzato

Nel caso di lavori subacquei che interessano la nave all'ormeggio o alla fonda, è facoltà dell'Autorità Marittima, su motivata richiesta del Comando di bordo, autorizzare l'immersione di personale straniero, in possesso di idoneo titolo abilitativo, in considerazione della specificità/particolarità dell'intervento da eseguire.

La domanda di autorizzazione all'effettuazione dell'immersione deve essere presentata utilizzando il modello in allegato (**Allegato S2**).

Art. 75

Immersioni nelle acque del circondario

Le prescrizioni di cui ai precedenti articoli si applicano anche ai lavori in immersione, diversi da quelli disciplinati al successivo art.76, da eseguire nelle acque dei porti minori ed approdi turistici del circondario marittimo di Olbia, nonché al di fuori degli ambiti portuali del circondario stesso.

Nei casi di cui al presente articolo, il responsabile delle operazioni deve comunicare l'inizio dei lavori, con congruo anticipo alla locale Autorità Marittima e mantenere con essa un continuo contatto (anche vie brevi) sino al termine delle operazioni.

Nella suddetta comunicazione il responsabile delle operazioni deve dare assicurazione circa la possibilità di svolgere le operazioni in sicurezza in relazione alla contingente situazione ambientale (condimeteo, traffico navale).

Art. 76

Lavori di ordinaria manutenzione nelle acque del circondario marittimo

Le disposizioni di cui ai precedenti articoli non si applicano in caso di lavori (da eseguire in immersione nelle acque del circondario marittimo) che, per tipologia, profondità e durata possono considerarsi di ordinaria manutenzione (per esempio ripristino/manutenzione ordinaria di catenarie/ormeggi, pulizia carena, ispezione all'opera viva, ispezione eliche).

In questi casi, il/i sommozzatore/i incaricato/i devono:

- 1) essere in possesso della qualifica di OTS;
- 2) essere in possesso di un certificato di idoneità all'attività subacquea, in corso di validità;
- 3) essere iscritto/i negli appositi registri tenuti dall'Autorità Marittima;
- 4) assicurarsi l'assistenza da terra da parte di personale idoneo ad utilmente intervenire in caso di emergenza;
- 5) presentare domanda di autorizzazione all'immersione alla locale Autorità Marittima, utilizzando il format in allegato (**Allegato S3**) alla presente ordinanza.

CAPO X

ORMEGGIO E DISORMEGGIO NEL PORTO VECCHIO

Art. 77

Ambito di applicazione

La presente ordinanza si applica a tutte le unità da diporto in transito, di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate.

Si applica altresì a tutte le unità da pesca in transito o che facciano domanda di accosto alla Capitaneria di Porto in caso di condimeteo avverse e/o di avaria che possa costituire un pericolo per la sicurezza dell'unità o dell'ambiente.

ART.78

Procedura per l'ormeggio

È consentito l'ormeggio alle unità da diporto e da pesca in transito presso il Molo Vecchio nel porto di Olbia, secondo modalità e tempi specificamente indicati di seguito.

È vietato l'ormeggio di qualsiasi unità presso la banchina denominata Molo Bosazza – ex Acli nel porto Vecchio di Olbia, meglio individuata nell'allegato stralcio planimetrico **(Allegati V1A/B)**.

L'ormeggio presso il Molo Vecchio è subordinato al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- A. Nel tratto di banchina compreso tra la radice e la testata del molo Vecchio (lato Molo Brin) l'accosto è consentito ad unità di lunghezza non superiore ai 15 mt.
- B. L'ormeggio è consentito per un periodo di tempo **non superiore alle 24 ore dall'arrivo in porto** e, comunque **non oltre le ore 08.00 del secondo giorno successivo a quello di ormeggio**.
- C. Entro 2 (due) ore dall'ormeggio il comandante/conduuttore dell'unità deve formalizzare la richiesta di autorizzazione all'ormeggio utilizzando il format in **Allegato V2**, che deve essere trasmesso via mail alla Capitaneria di Porto di Olbia o al Nucleo Nostromi del porto (nostromi.cpolbia@mit.gov.it) ovvero consegnato a mano (conservandone copia a bordo) presso gli uffici della Capitaneria di Porto di Olbia, in viale Isola Bianca n°8. In assenza di diniego l'istanza deve intendersi formalmente accolta.
- D. In caso di ormeggio in orario notturno (dopo le ore 22.00), la suddetta istanza può essere trasmessa/consegnata a mano entro le ore 09.00 del giorno successivo.
- E. L'autorizzazione si intende decaduta dal momento in cui l'unità lascia l'ormeggio. In caso di successivo transito o rientro in porto della medesima unità, deve essere formulata una nuova istanza con le modalità ed i tempi di cui ai commi precedenti, fermo restando che la nuova autorizzazione all'ormeggio non può essere richiesta prima che siano **trascorsi almeno 15 giorni** dalla richiesta precedente.
- F. L'Autorità Marittima può disporre, a suo insindacabile giudizio, l'allontanamento dall'ormeggio di un'unità già autorizzata, qualora sopravvenute esigenze tecnico-operative o situazioni di emergenza lo rendessero necessario.
- G. Per particolari e comprovati casi di necessità e/o urgenza può essere richiesta la proroga della permanenza all'ormeggio, una sola volta, per un periodo massimo di ulteriori 24 ore.
- H. In caso di indisponibilità di banchine del porto Isola Bianca, può essere autorizzato l'ormeggio presso il Molo Vecchio a unità da diporto in transito **di stazza lorda superiore**

alle 25 tonnellate, con le medesime modalità e tempi di cui ai punti precedenti.

- I. L'Autorità Marittima e l'Autorità di Sistema Portuale sono manlevate da ogni eventuale danno dovesse essere cagionato a persone e/o cose durante le manovre di ormeggio/disormeggio ovvero durante la permanenza in banchina dell'unità.
- J. Le unità da pesca che intendano ormeggiare nel porto Vecchio di Olbia, prima di impegnare la canaletta di accesso al porto, devono contattare (via VHF CH 11) la Sala Operativa della Capitaneria di Porto per chiedere l'autorizzazione all'ormeggio. In mancanza di autorizzazione è vietato l'ormeggio a qualsivoglia banchina del porto di Olbia.

ART. 79

Sosta alla fonda in porto

In caso di condizioni meteomarine avverse, è consentita la sosta alla fonda da parte di unità da diporto di **lunghezza non superiore a 20 metri** nello specchio acqueo prospiciente il Porto Vecchio di Olbia. Nella scelta del punto di ormeggio alla fonda, il Comandante dell'unità deve assicurarsi di non costituire intralcio alla manovra o al transito in sicurezza delle altre unità.

La sosta alla fonda ha una durata limitata al permanere delle condizioni avverse.

Durante la permanenza alla fonda, deve essere sempre presente a bordo l'equipaggio sufficiente a garantire la manovra in sicurezza in qualsiasi momento, anche su disposizioni impartite per le vie brevi dall'Autorità Marittima.

ART.80

Imbarco passeggeri e attrezzature per appoggio immersioni

Presso la testata del molo Bosazza (ex Acli) è consentito l'ormeggio alle unità da diporto impiegate come unità di appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo e ricreativo, per il tempo strettamente necessario all'imbarco/sbarco di passeggeri e attrezzature.

Nel periodo compreso tra il **1° aprile ed il 30 settembre**, sul medesimo tratto di banchina di cui al precedente comma, è consentito l'ormeggio anche alle unità fino a mt. 25 l.f.t. (destinate al trasporto passeggeri), utilizzate per le escursioni giornaliere nel golfo di Olbia, per il tempo strettamente necessario all'imbarco/sbarco dei passeggeri.

In entrambi i casi di cui ai precedenti commi 1 e 2, il comandante dell'unità è responsabile della corretta predisposizione di un'ideale passerella di collegamento tra la banchina e l'unità; tale passerella deve garantire il sicuro transito di passeggeri e attrezzature dalla banchina al bordo e viceversa.

Fatta salva eventuale specifica autorizzazione della competente Autorità di Sistema Portuale, è assolutamente vietato lasciare in banchina la suddetta passerella.

ART. 81

Obblighi

Tutte le unità che ormeggiano presso il Molo Vecchio devono:

1. rispettare le eventuali indicazioni della Capitaneria di Porto circa il posto di ormeggio da occupare;
2. cambiare posto di ormeggio in caso di disposizione in tal senso da parte della Capitaneria di Porto;
3. ormeggiarsi in modo da non intralciare la manovra o il transito delle altre unità;

4. utilizzare le bitte, ovvero i golfari presenti lungo banchina per un ormeggio sicuro con cavi idonei, in buono stato ed in numero adeguato alle dimensioni dell'unità ed alle condizioni meteomarine in atto e/o previste per tutto il periodo della sosta;
5. durante la permanenza all'ormeggio, mantenere sempre a bordo il personale minimo idoneo ad assicurare, in qualsiasi momento, in caso di emergenza e/o su disposizione (anche vie brevi) dell'Autorità Marittima, una manovra di disormeggio in sicurezza.

ART. 82

Divieti

Alle unità che ormeggiano presso il Molo Vecchio è vietato:

1. ormeggiare "a pacchetto" di fianco ad altre unità già in banchina;
2. ormeggiare di punta o in andana;
3. effettuare interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria che interessino l'apparato motore, qualora comportino il fermo dell'apparato propulsivo per la durata dell'intervento, con conseguente impossibilità di movimento e di governo dell'unità; in caso di necessità e urgenza, su esplicita e motivata richiesta del comandante dell'unità, l'Autorità Marittima può valutare di rilasciare una specifica autorizzazione all'effettuazione dei suddetti interventi dettando le prescrizioni ritenute più opportune, ivi compresa la possibilità di ordinare l'assistenza del rimorchiatore portuale per la durata dei lavori, con spese a carico dell'armatore/proprietario/comandante della medesima unità;
4. effettuare lavori di pitturazione e/o lavaggio scafo, ovvero interventi di manutenzione che comportino l'uso di fiamma ossidrica o simile;
5. effettuare rifornimento di carburante (bunkeraggio).

ART. 83

Procedure di conferimento dei rifiuti

Le unità ormeggiate presso il Molo Vecchio, nonché le unità che stazionano alla fonda nello specchio acqueo del porto Vecchio, devono procedere al conferimento dei rifiuti secondo la vigente normativa.

In particolare, il comandante dell'unità che ormeggia nel porto di Olbia deve conferire ogni tipo di rifiuto alla/e Ditta/e autorizzata/e dall'Autorità di Sistema Portuale:

- ogni 24 ore per unità che sostano per più di un giorno;
- almeno una volta, prima di lasciare il porto, per unità che sostano meno di 24 ore.

CAPO XI

DISPOSIZIONI FINALI

Art.84

Richiamo ad altre norme

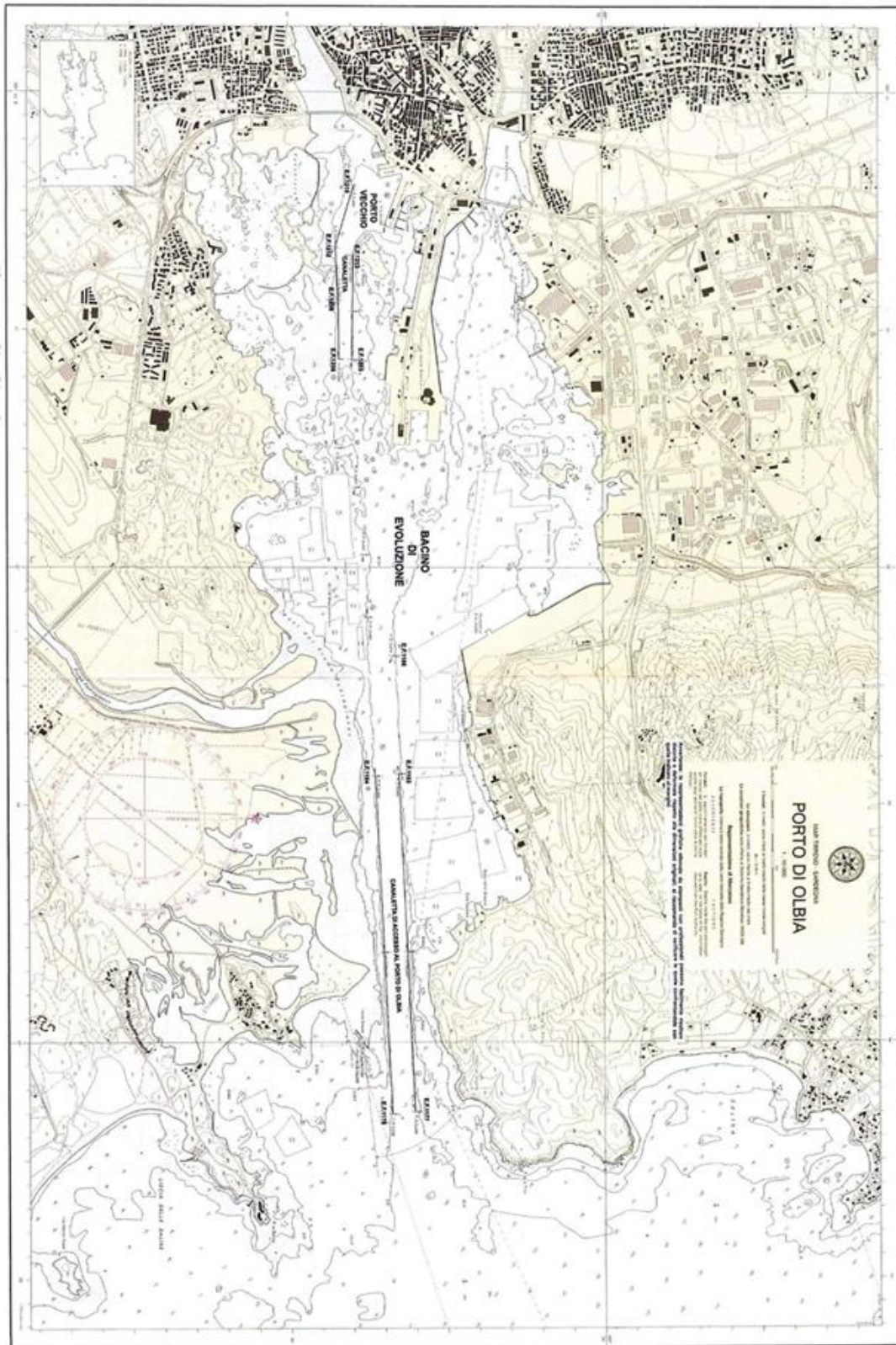
Per quanto non espressamente previsto dal presente regolamento, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di legge vigenti e/o ordinanze del Capo del Circondario Marittimo di Olbia non espressamente abrogate dal presente provvedimento, relativamente alle materie contenute nei vari capi del regolamento medesimo.

Art. 85
Provvedimenti di urgenza

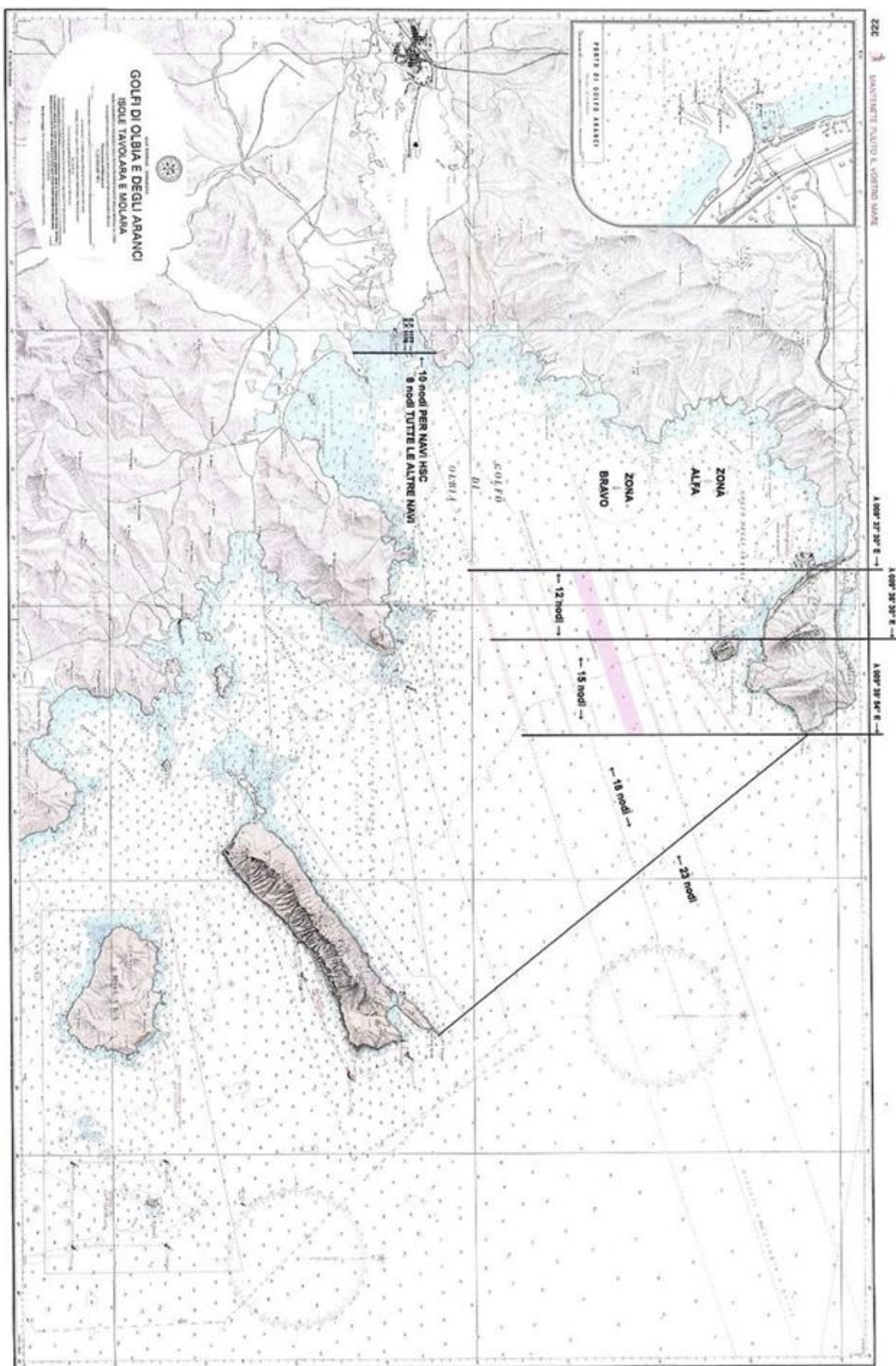
In casi particolari di necessità e/o urgenza e in tutti i casi in cui le norme del presente regolamento non contemplino modalità e tempi per fronteggiare una particolare situazione in atto potenzialmente pericolosa per la pubblica incolumità, per l'ambiente marino e costiero, per gli arredi portuali o per le unità ed i loro equipaggi, la Capitaneria di Porto, eventualmente sentita l'AdSP, può adottare i provvedimenti ritenuti più opportuni e necessari, anche eventualmente in contrasto con le presenti disposizioni.

OLBIA, 16 Ottobre 2026

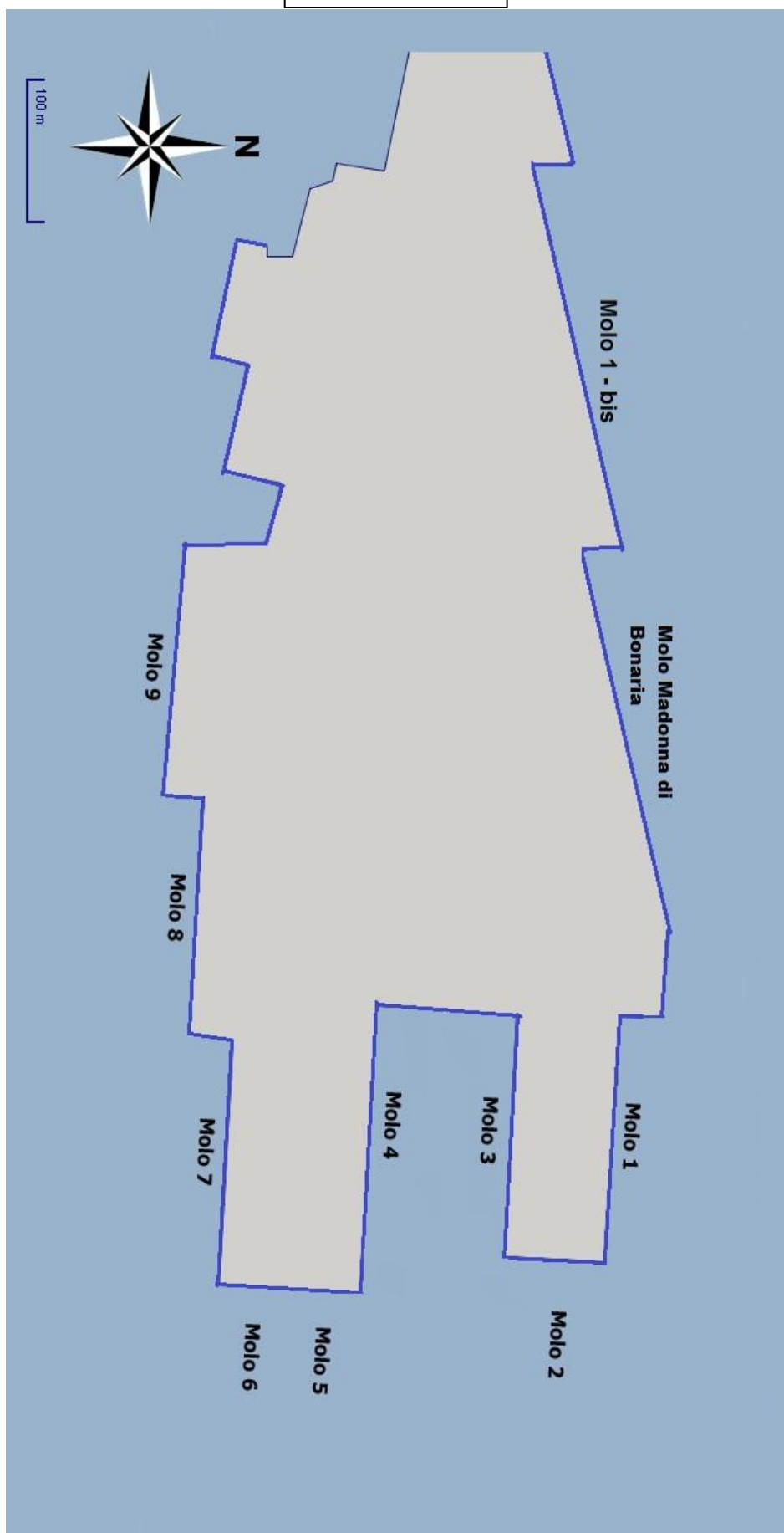
ALLEGATO 1



ALLEGATO 2



ALLEGATO P1



ALLEGATO P2

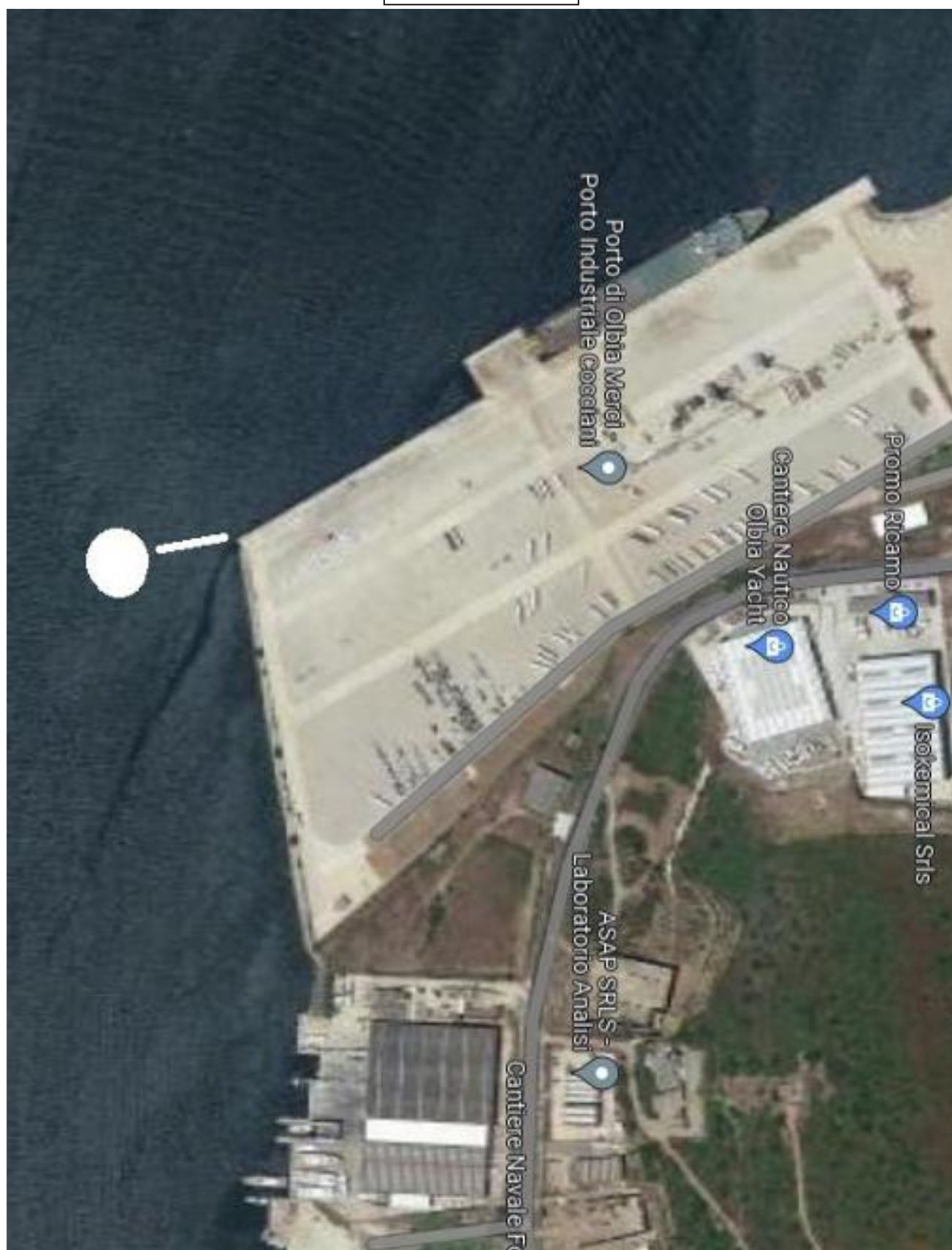




ALLEGATO P4



ALLEGATO P5



**ALLEGATO A1
(PROGRAMMAZIONE ANNUALE
NAVI DI LINEA)**

Alla Capitaneria di Porto di Olbia
Sezione Tecnica Sicurezza e
Difesa Portuale

Oggetto: Porto di Olbia – Comunicazione accosti annuale per navi di linea.

Richiedente: _____

Periodo:

Il/La sottoscritto/a _____, nato/a a
_____ (_____), il _____, e _____ residente a
_____ (_____), in Via/Piazza _____, n° _____
_____, codice fiscale/p.iva _____, recapito telefonico
_____, e-mail _____,

Nella sua qualità di _____ della Società _____, con
sede a _____ (_____), in _____, n° _____,
codice fiscale/p.iva _____, recapito telefonico
_____, e-mail _____,

COMUNICA

la pianificazione degli accosti (in allegato) nel porto di Olbia, per le **navi di linea** armate dalla
Società _____.

Si allegano altresì n° _____ MODULI NAVE, completi delle informazioni amministrative e tecniche delle
unità.

MODULO NAVE

NOME	
NAZIONALITÀ	
NOMINATIVO INTERNAZIONALE	
NUMERO IMO	
GROSS TONNAGE	
NET TONNAGE	
LUNGHEZZA F.T.	
LARGHEZZA MASSIMA	
PESCAGGIO IN ARRIVO E IN PARTENZA	
CLASSE DI NAVIGAZIONE	
ESTREMI ASSICURATIVI NAVE	
ESTREMI ASSICURATIVI EQUIPAGGIO	
ESTREMI ASSICURATIVI CARICO	

ALLEGATO A2

**(PROGRAMMAZIONE
SETTIMANALE)**

Alla

Capitaneria di porto di Olbia
Sezione Tecnica Sicurezza e Difesa
Portuale
nostromi.cpolbia@mit.gov.it

Oggetto: Porto di Olbia – Comunicazione settimanale accosti.

Richiedente: _____

Periodo: ____/____/____ - ____/____/____

Il/La sottoscritto/a _____, nato/a a

_____ (____), il _____, e residente a
_____ (____), in Via/Piazza _____,
n° _____, codice fiscale/p.iva _____, recapito telefonico
_____, eventuale e-mail _____,

Nella sua qualità di _____ della _____,
con _____ sede _____ a
_____ (____), in _____, n° _____,
codice fiscale/p.iva _____, recapito telefonico
_____, e-mail _____,

COMUNICA

la seguente pianificazione di accosti **settimanali** (in allegato) per il periodo dal _____
al _____.

Per ciascuna unità (non di linea) si allegano le informazioni amministrative e tecniche (MODULO NAVE).

La presente comunicazione costituisce **(per le navi di linea)** estratto della
programmazione accosti annuale, già agli atti di codesta Capitaneria di Porto.

Le unità per le quali viene trasmessa la presente comunicazione, scaleranno il porto
di Olbia, nel periodo indicato, sulla base delle seguenti previsioni di arrivo/partenza:

PIANIFICAZIONE SETTIMANALE

DAL _____ AL _____

VENERDI				
ARRIVO	PARTENZA	NAVE	DA	PER

SABATO				
ARRIVO	PARTENZA	NAVE	DA	PER

DOMENICA				
ARRIVO	PARTENZA	NAVE	DA	PER

LUNEDI				
ARRIVO	PARTENZA	NAVE	DA	PER

MARTEDI				
ARRIVO	PARTENZA	NAVE	DA	PER

MERCOLEDI				
ARRIVO	PARTENZA	NAVE	DA	PER

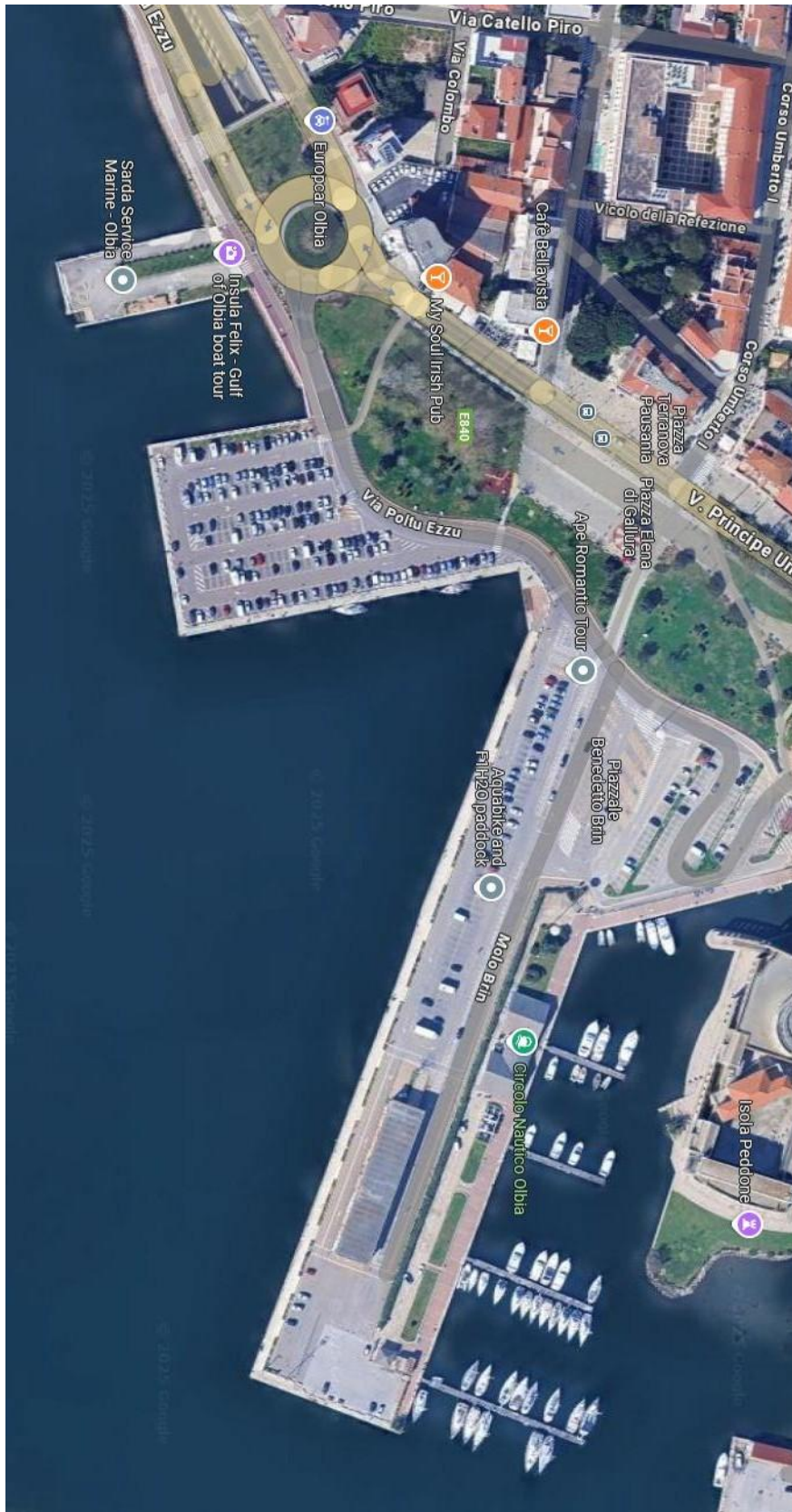
GIOVEDI				
ARRIVO	PARTENZA	NAVE	DA	PER

MODULO NAVE

NOME	
NAZIONALITÀ	
NOMINATIVO INTERNAZIONALE	
NUMERO IMO	
GROSS TONNAGE	
NET TONNAGE	
LUNGHEZZA F.T.	
LARGHEZZA MASSIMA	
PESCAGGIO IN ARRIVO E IN PARTENZA	
CLASSE DI NAVIGAZIONE	
ESTREMI ASSICURATIVI NAVE	
ESTREMI ASSICURATIVI EQUIPAGGIO	
ESTREMI ASSICURATIVI CARICO	
PORTO DI PROVENIENZA	
PORTO DI DESTINAZIONE	
NOME E DOMICILIO ARMATORE	
NOME E DOMICILIO NOLEGGIATORE (EVENTUALE)	
PREVISTO INIZIO/FINE OPERAZIONI PORTUALI	
NATURA E QUANTITÀ DEL CARICO	
PREVISTA PERMANENZA ALL'ORMEGGIO	
ESTREMI TASSA D'ANCORAGGIO	
ALTRE INFORMAZIONI UTILI PER OPERATIVITÀ NAVE	

[illegible]

ALLEGATO V1B – PORTO VECCHIO



Alla CAPITANERIA DI PORTO DI OLBIA
 To Olbia Harbour Master dm.olbia@pec.mit.gov.it
nostromi.cpolbia@mit.gov.it

RICHIESTA AUTORIZZAZIONE ALL'ORMEGGIO

(Mooring authorization request form)

Si richiede l'autorizzazione all'ormeggio presso Molo Vecchio (I request mooring authorization for Molo Vecchio)

fino alle ore _____ del giorno _____

up to time _____ of the day _____

DATI NAVE/ SHIP'S PARTICULARS

NOME (ship's name).....

BANDIERA (flag).....

TIPO (type).....

T.S.L. internazionale (Gross Tonnage)

LUNGHEZZA F.T (Lenght overall).....

PESCAGGIO MAX (maximum draft)

PORTO DI PROVENIENZA (last porto of call).....

PREVISTA PARTIRE IL GIORNO (Expected Time of Departure)

PER (next port of call).....

ARMATORE/PROPRIETARIO (owner).....

COMANDANTE (captain).....

NUMERO PERSONE A BORDO INCLUSO IL COMANDANTE (persons on board master included).....

DATA E ORA ORMEGGIO (date and actual time of arrival at berth).....

CELLULARE COMANDANTE (captain mobile phone number).....

Data (Date)_____

IL COMANDANTE O ARMATORE (CAPTAIN / OWNER signature)

.....

N°B.

L'autorizzazione consente di rimanere all'ormeggio per un periodo massimo di 24 ore e comunque non oltre le ore 08.00 del secondo giorno successivo a quello di arrivo.

The authorization, if granted, allows to remain at berth for a period maximum of 24 hours but not exceeding 08.00 a.m. of the second day after arrival.

RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE DI BUNKERAGGIO/RIFORMIMENTO OLIO LUBRIFICANTI A MEZZO AUTOBOTTE

Il sottoscritto _____

Comandante della M/n " _____ " di
bandiera _____ TSL _____ carica di tonn° _____

di _____ ormeggiata nel Porto di Olbia all'attracco n° _____

CHIEDE

di essere autorizzato ad effettuare il rifornimento di tonn° _____ di _____ di cat. _____
alla M/n al mio comando a mezzo autobotte il giorno _____ alle ore _____;
durata prevista dell'operazione _____ inoltre;

DICHIARA

- a) di essere a conoscenza delle norme contenute nell'ordinanza n° _____ del _____;
- b) di osservare le eventuali misure aggiuntive di sicurezza che codesto comando riterrà opportuno prescrivere all'atto di autorizzazione;
- c) che i mezzi antincendio di bordo sono in perfette condizioni e pronti all'impiego;
- d) che l'ufficiale responsabile dell'operazione di rifornimento è il _____.

Olbia lì _____

IL COMANDANTE DELLA NAVE

DICHIARAZIONE DELLA DITTA RIFORNITRICE

Il sottoscritto _____ rappresentante della Ditta
_____ incaricata di eseguire il
rifornimento alla M/n _____ dichiara
:

- a) che l'autobotte impiegata per le operazioni di rifornimento sopra descritta (numero di targa _____) impiegata per l'operazione è conforme alle disposizioni vigenti in materia di circolazione e di trasporto di merci pericolose, ove applicabili, con particolare riferimento all'ADR vigente e al decreto legislativo 27 gennaio 2010, n° 35 e successive modificazioni e integrazioni, ed è munita dei prescritti documenti, certificazioni e approvazioni in corso di validità, nonché, per quanto ancora applicabili, alle disposizioni del D.M. 31 luglio 1934 e successive modificazioni;
- b) che il combustibile/olio lubrificante da imbarcare è denominato _____ con temperatura di infiammabilità di _____ °C;
- c) che il personale della Ditta è stato reso edotto delle norme di sicurezza vigenti in ordine alle operazioni da eseguire.

Olbia lì _____

IL RAPPRESENTANTE DELLA DITTA



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO – GUARDIA COSTIERA –
OLBIA**

**AUTORIZZAZIONE AD EFFETTUARE BUNKERAGGIO/RIFORMIMENTO
OLIO LUBRIFICANTE A MEZZO AUTOBOTTE**

N° _____ / _____

Il Comandante del Porto di Olbia;

VISTA l'istanza avanzata dal Comandante della M/n "_____ " e
sottoscritta dalla Ditta _____;

VISTA la propria ordinanza n° _____/2026 in data _____;

AUTORIZZA

Il rifornimento di tonn° _____ di _____ cat. ____ il giorno _____ alle ore
_____ alla summenzionata nave ormeggiata nel Porto di Olbia alle condizioni previste dall'Ordinanza
citata in premessa.

L'inosservanza anche parziale delle condizioni suddette comporta la decadenza della presente autorizzazione
salve le responsabilità civile e penali conseguenti.

La Ditta trasportatrice ed il comando di bordo saranno comunque tenuti al pagamento delle spese per bonifica
acque derivante da spandimento in mare di prodotto anche accidentale.

L'Amministrazione Marittima rimane manlevata da qualsiasi responsabilità derivante dalla presente
autorizzazione.

Olbia lì _____

IL COMANDANTE

Allegato B3

PROCEDURA PER BUNKERAGGIO E/O TRASFERIMENTI DEL BUNKER

1 Prima del bunkeraggio

Controllare che:

- 1) l'operazione sia stata regolarmente predisposta. Tutte le persone che prendono parte all'operazione siano istruite e che copie delle istruzioni siano state loro consegnate, affinché sia ottenuto il rispetto della procedura, come stabilito;
- 2) sia stabilito un efficace sistema di comunicazioni tra il personale del mezzo rifornitore e quello rifornito;
- 3) l'aria rimossa possa uscire liberamente dai tubi di sfogo dell'aria dalle casse;
- 4) la quantità di combustibile da ricevere possa essere tranquillamente messa negli spazi disponibili della cisterna;
- 5) tutte le valvole a mare e fuoribordo collegate col sistema di bunkeraggio siano chiuse;
- 6) le valvole e i collettori del sistema di bunkeraggio non in uso siano chiusi e flangiati;
- 7) tutti gli ombrinali in coperta siano effettivamente sigillati (tappati e cementati);
- 8) siano poste idonee ghiotte sotto i collettori e gli sfiatatoi dell'aria;
- 9) il sistema di tubature sia correttamente allineato;
- 10) le valvole delle cisterne destinate a ricevere per prime il bunker siano aperte.

2 Durante il bunkeraggio

Controllare che:

- 1) le manichette ed i collettori del bunker non perdano;
- 2) la velocità di rifornimento sia adeguata alla capacità di ricezione delle cisterne ed alla sezione delle tubazioni. La stessa deve essere ridotta all'approssimarsi del riempimento delle cisterne che devono essere continuamente controllate e sondate;
- 3) diversi avvertimenti siano dati alla bettolina o autobotte durante le fasi finali del bunkeraggio e prima dell'avviso finale dell'interruzione del flusso;
- 4) un ampio spazio sia lasciato nell'ultima cisterna caricata, per permettere alle manichette di scolarsi e di sfogare le bolle d'aria nel sistema.

3 Al completamento del bunkeraggio

Controllare che:

- 1) le manichette siano scolate prima del distacco;
- 2) le valvole del sistema di bunkeraggio siano chiuse dopo il riempimento;
- 3) i collettori del sistema di bunkeraggio siano flangiati appena le manichette vengono staccate;
- 4) la linea del fuel e le valvole per il riempimento della cisterna siano chiuse saldamente;
- 5) siano stati presi i sondaggi finali di tutte le cisterne del fuel. Sia lasciato un ampio spazio nelle cisterne per l'espansione del combustibile alle variazioni di temperatura.

Alla Capitaneria di Porto di OLBIA

Il sottoscritto _____

- Comandante (qualora la nave non sia armata) / Ufficiale responsabile designato dalla società armatrice/proprietaria (qualora la nave sia in disarmo) della M/N"_____", armata/di proprietà della Soc. _____ con sede in _____
- Titolare dell'impresa _____ che effettua i lavori a bordo/Direttore dei lavori (nel caso di nave in bacino/cantiere).
- Legale rappresentante del _____ nominato con _____

CHIEDE

a codesta Capitaneria di Porto di voler autorizzare l'uso di fiamma e/o saldatura elettrica a bordo della predetta nave per i lavori di seguito specificati (allegato F3).

DICHIARA

- i predetti lavori avranno inizio in data _____ e termineranno in data _____;
- le modalità per l'effettuazione dei predetti lavori, la loro tipologia, il nominativo del responsabile dei lavori e della ditta/officina che li esegue ed ogni altro elemento ritenuto utile ai fini dell'esatta valutazione del grado di pericolosità dei lavori da eseguire sono indicati nell'allegato piano lavori/dichiarazione integrativa parte integrante della presente istanza;
- che i lavori immobilizzano/non immobilizzano la nave;
- che: ☐ il servizio antincendio sarà espletato dal Corpo Nazionale dei VV.FF.
☐ il servizio antincendio sarà espletato dalla guardia fuochi;
☐ il servizio antincendio sarà espletato dal personale di bordo (solo per i lavori di tipo A);
☐ il servizio antincendio sarà espletato dal personale della ditta incaricata (solo per i lavori di tipo A).

Si allegano alla presente istanza:

1. Piano dei lavori e dichiarazione impegnativa redatto in conformità all'allegato "F3" dell'ordinanza n° ____/00 in data _____ della Capitaneria di Porto di OLBIA;
2. Certificato di non pericolosità con attestazione di "gas free" rilasciato in data dal Consulente Chimico del Porto.
3. lettera dell'agenzia raccomandataria della nave per conto dell'armatore con la quale vengono affidati i lavori ad una società fra quelle autorizzate dall'autorità portuale ad operare nel porto di Olbia ovvero dichiarazione del comandante che i lavori vengono eseguiti dal personale facente parte dell'equipaggio della nave;
4. lettera dell'officina con la quale si conferma l'assunzione dei lavori (se non espletata da personale di bordo);
5. copia dei piani antincendio della nave, corredata dalla dichiarazione del comandante dell'unità circa la presenza di un servizio di ronda sia diurno che notturno pronto ad intervenire in caso di necessità e l'efficienza di mezzi antincendio presenti a bordo;
6. planimetria della nave o di parte di questa ove devono essere indicate le posizioni dei previsti lavori, nonché le vie di fuga;
7. lista equipaggio.

I dati personali forniti saranno trattati nel rispetto del Regolamento (UE) 2016/679 e del D.Lgs. 30 giugno 2003, n° 196 e s.m.i., esclusivamente per le finalità connesse al presente procedimento amministrativo.

Firma
Comandante/Ufficiale responsabile designato

Firma
Titolare dell'impresa/Direttore dei lavori

Firma
Legale rappresentante

Alla Capitaneria di Porto di OLBIA

Il sottoscritto _____

- Comandante (qualora la nave non sia armata) / Ufficiale responsabile designato dalla società armatrice/proprietaria (qualora la nave sia in disarmo) della M/N" _____", armata/di proprietà della Soc. _____ con sede in _____
- Titolare dell'impresa _____ che effettua i lavori a bordo/Direttore dei lavori (nel caso di nave in bacino/cantiere).
- Legale rappresentante del _____ nominato con _____

CHIEDE

a codesta Capitaneria di Porto di voler autorizzare l'uso di fiamma e/o saldatura elettrica a bordo della predetta nave per i lavori di seguito specificati (allegato F3).

DICHIARA

- i predetti lavori avranno inizio in data _____ e termineranno in data _____;
- le modalità per l'effettuazione dei predetti lavori, la loro tipologia, il nominativo del responsabile dei lavori e della ditta/officina che li esegue ed ogni altro elemento ritenuto utile ai fini dell'esatta valutazione del grado di pericolosità dei lavori da eseguire sono indicati nell'allegato piano lavori/dichiarazione integrativa parte integrante della presente istanza;
- che i lavori immobilizzano/non immobilizzano la nave;
- che: ☐ il servizio antincendio sarà espletato dal Corpo Nazionale dei VV.FF.
☐ il servizio antincendio sarà espletato dalla guardia fuochi;
☐ il servizio antincendio sarà espletato dal personale di bordo (solo per i lavori di tipo A);
☐ il servizio antincendio sarà espletato dal personale della ditta incaricata (solo per i lavori di tipo A).

Si allegano alla presente istanza:

1. Piano dei lavori e dichiarazione impegnativa redatto in conformità all'allegato "F3" dell'ordinanza n° ____/26 in data _____ della Capitaneria di Porto di OLBIA;
2. Certificato di non pericolosità con attestazione di "gas free" rilasciato in data _____ dal Consulente Chimico del Porto.
3. lettera dell'agenzia raccomandataria della nave per conto dell'armatore con la quale vengono affidati i lavori ad una società fra quelle autorizzate dall'autorità portuale ad operare nel porto di Olbia ovvero dichiarazione del comandante che i lavori vengono eseguiti dal personale facente parte dell'equipaggio della nave;
4. lettera dell'officina con la quale si conferma l'assunzione dei lavori (se non espletata da personale di bordo);

I dati personali forniti saranno trattati nel rispetto del Regolamento (UE) 2016/679 e del D.Lgs. 30 giugno 2003, n° 196 e s.m.i., esclusivamente per le finalità connesse al presente procedimento amministrativo.

Firma

Comandante/Ufficiale responsabile designato

Firma

Titolare dell'impresa/Direttore dei lavori

Firma

Legale rappresentante

ALLEGATO "F3"

"PIANO LAVORI" E DICHIARAZIONE IMPEGNATIVA

Il sottoscritto _____ Comandante (qualora la nave sia armata)/Ufficiale responsabile designato dalla società armatrice/proprietaria (qualora la nave sia in disarmo) della M/N " _____ " armata/di proprietà della Soc. _____ con sede in _____.

Il _____ sottoscritto _____ Titolare _____ dell'impresa _____ che effettua i lavori a bordo/Direttore dei lavori (nel caso di nave in bacino/cantiere) iscritta ex art. 68 Cod. Nav. nei Registri dell'AdSP del Mar di Sardegna..

In merito alla richiesta di rilascio del nulla osta, previsto dall'art.46 del decreto legislativo n°272 del 27.01.99, all'effettuazione di lavori a bordo della M/N " _____ " Matr. _____ del Compartimento Marittimo di _____, di bandiera _____, t.s.1 _____, IMO nr. _____, ormeggiata nel porto di Olbia/presso il cantiere _____, con utilizzo di fonte termica.

DICHIARANO

- ☐ descrizione dei lavori
tipo a secondo la definizione di cui all'art 62 del presente Regolamento

tipo b secondo la definizione di cui all'art. 62 del presente Regolamento

tipo c secondo la definizione di cui all'art. 62 del presente Regolamento

- ☐ il carico esistente a bordo (natura e quantità): _____
- ☐ il carico precedente (natura e quantità): _____
- ☐ sostanze infiammabili, combustibili, esplosive o comunque pericolose presenti a bordo (natura e quantità): _____
- ☐ di essere a conoscenza delle norme contenute nel decreto legislativo 27 luglio 1999 n° 272 "adeguamento della normativa di 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";
- ☐ che gli impianti e l'organizzazione antincendio di bordo sono/non sono in efficienza ed in grado di intervenire immediatamente in caso di emergenza;
- ☐ che i lavori saranno eseguiti dalla ditta _____ / in regime di autoproduzione sotto la diretta sorveglianza del personale di bordo designato opportunamente da questo comando e/o dall'impresa capo-commessa
- ☐ che il responsabile tecnico dei lavori a bordo, nominato ai sensi dell'art. 38 del decreto legislativo 27 luglio 1999 n° 272 è:
_____ tel. _____
- ☐ che la persona esperta, responsabile dell'operazione, ai sensi dell'art.46 del Decreto Legislativo 272/1999 e':

- ☐ che la nave è / non è pronta a muovere con i propri mezzi in caso di emergenza o necessità;
- ☐ che durante l'uso di fiamma non verranno effettuate altre operazioni commerciali incompatibili o che interferiscano con le lavorazioni a caldo;
- ☐ che non sarà fatto uso di fiamma o, comunque, di mezzi di lavoro che provochino fonti di calore su parti a contatto di materiali infiammabili, combustibili o pericolosi, di depositi e serbatoi, che, anche se vuoti, abbiano contenuto sostanze con pericolo di incendio e/o scoppio o suscettibili di emettere sostanze tossiche sotto l'azione del calore;
- ☐ che prima di iniziare i lavori di taglio o saldatura, si è munito del certificato di "gas free" rilasciato dal consulente chimico di porto, attestante che nei locali interessati dai lavori ed in quelli contigui, sovrastanti e sottostanti agli stessi locali, non vi sono sostanze suscettibili di infiammarsi o di esplodere sotto l'azione del calore o delle scintille;
- ☐ di aver presentato (in qualità di impresa capo-commessa) in data _____ alla competente A.S.L. il documento di sicurezza di cui all'art.38 del Decreto L.vo n°272/1999;
- ☐ che le vie di fuga per gli operatori saranno tenute sempre agibili ed illuminate;
- ☐ che l'illuminazione normale e di emergenza, e gli impianti elettrici in genere saranno conformi alla legge 1 marzo 1968 n° 186;
- ☐ che in ogni locale o zona ove si usa la fiamma, presterà assistenza, con le idonee attrezzature antincendio, il personale dell'equipaggio addestrato a svolgere il servizio di prevenzione incendi, o altro personale appartenente

- ai VV.F. e/o "Servizi integrativi antincendio" autorizzati dall'Autorità Marittima, se prescritti;
- ☐ i lavori effettuati in locali chiusi e angusti saranno sempre assistiti dall'esterno da personale dotato delle idonee attrezzature di assistenza e di soccorso;
 - ☐ per le lavorazioni a fuoco sarà predisposta un'idonea aspirazione alla fonte dei fumi prodotti;
 - ☐ dell'inizio e della fine di ogni lavoro sarà data comunicazione al responsabile tecnico dei lavori a bordo, nominato ai sensi dell'art.38 del decreto legislativo 27 luglio 1999 n°272;
 - ☐ le bombole di gas verranno adeguatamente fissate per evitarne la caduta accidentale;
 - ☐ per i lavori da effettuare su parti coibentate o rivestite, sarà preventivamente rimossa la coibentazione o il rivestimento;
 - ☐ le masse necessarie per la saldatura elettrica saranno posizionate in modo da evitare ogni possibile scintillio o riscaldamento delle zone di contatto;
 - ☐ le tubazioni flessibili dei gas, i cavi di alimentazione elettrica e le utenze varie saranno posizionate in modo da evitare ogni possibile danneggiamento;
 - ☐ ad ogni sospensione dei lavori di saldatura o taglio ossiacetilenico e simili, i cannelli le manichette e le eventuali bombole, saranno estratti dal locale;
 - ☐ i lavori saranno eseguiti in data _____ nel periodo _____; in caso di ritardo lo slittamento sarà immediatamente comunicato;
 - ☐ per quanto non specificato nella presente dichiarazione saranno osservate le vigenti norme di sicurezza e di prevenzione incendi: Decreto Legislativo 27 luglio 1999 n° 272, al decreto legislativo 9 aprile 2008, n° 81, per quanto applicabile, nonché ai decreti del Ministro dell'interno 1, 2 e 3 settembre 2021, per i pertinenti profili di prevenzione incendi;
 - ☐ si allega sommaria descrizione e dettagliata planimetria dei locali interessati dai lavori e dei relativi locali contigui, sovrastanti e sottostanti corredata di dati inerenti la destinazione dei locali, i quantitativi e la tipologia dei materiali e delle sostanze contenuti negli stessi locali, i presidi antincendio e le vie di fuga;

DICHIARAZIONI SPECIFICHE RESE DAL TITOLARE DELLA DITTA CHE ESEGUE I LAVORI/DIRETTORE DEL CANTIERE O DAL COMANDANTE QUALORA I LAVORI VENGONO ESEGUITI CON IL PERSONALE DI BORDO.

Dichiaro che il personale che sarà impegnato nelle lavorazioni di cui sopra è stato edotto di tutte le disposizioni di cui all'Ordinanza n° _____/2026 in data _____ della Capitaneria di Porto di Olbia, circa l'uso di fiamma e saldatura elettrica e delle norme contenute nel decreto legislativo 272/1999 e di tutte le altre norme in materia di sicurezza e che sarà comunque adottata ogni precauzione allo scopo di evitare sinistri e incidenti.

Dichiaro inoltre:

- CONDIZIONI AMBIENTALI E DI AGIBILITÀ

- MATERIALI ESISTENTI NELL' AMBIENTE DI LAVORO

- ☐ infiammabili
- ☐ esplosivi
- ☐ tossici
- ☐ non pericolosi
- ☐ _____.

- NUMERO DEI LAVORATORI ADDETTI DISTINTI PER CATEGORIA.

- saldatori	n° _____
- carpentieri	n° _____
- apprendisti	n° _____
- _____	n° _____

- ELENCO MACCHINE, IMPIANTI, ATTREZZI DA UTILIZZARE.

- ☐ cannelli per saldature o taglio ossiacetilenico
- ☐ particolari tipi di saldatrici
- ☐ utensili elettrici portatili
- ☐ compressori
- ☐ utensili ad aria compressa
- ☐ _____

- ENERGIA ELETTRICA UTILIZZATA

- ☐ gruppi elettrogeni
- ☐ rete di distribuzione a terra
- ☐ rete di distribuzione della nave

- ALTRE FONTI DI ENERGIA UTILIZZATE

- ☐ aria compressa
- ☐ combustibili per motori a scoppio
- ☐ _____

- MISURE DI PREVENZIONE

- ☐ indicare i dispositivi individuali di protezione che devono essere efficienti ed efficaci per le operazioni da svolgere (elmetti, protezione dei posti di lavoro, occhiali, scarpe con puntale, ecc.)
- ☐ dispositivi contro il pericolo di intossicazione (estrattori, maschere, segnalatori di concentrazione, ecc.)
- ☐ dispositivi contro il pericolo di incendio (tipi di estintori e data ultima verifica, segnalatori di fumo, piano di sfollamento in caso di necessità, ecc.)
- ☐ disposizioni contro il pericolo di elettroinduzioni (impianti di messa a terra, tensione di lavoro utilizzata per utensili portatili e lampade portatili, ecc.)
- ☐ _____

- MISURE DI IGIENE

- ☐ visite mediche periodiche del personale addetto alle operazioni
- ☐ cassette di medicazione
- ☐ locali per pasti
- ☐ _____

- PERSONALE IMPIEGATO (se i lavori sono eseguiti da ditta/officina)

- | | | |
|----|---|-----------------------------|
| 1. | nominativo data e luogo di nascita lavoratori | posizione INPS/INAIL: _____ |
| 2. | nominativo data e luogo di nascita lavoratori | posizione INPS/INAIL: _____ |
| 3. | nominativo data e luogo di nascita lavoratori | posizione INPS/INAIL: _____ |
| 4. | nominativo data e luogo di nascita lavoratori | posizione INPS/INAIL: _____ |

- PERSONALE IMPIEGATO (se i lavori sono eseguiti con personale di bordo)

- | | | |
|----|--|------------------|
| 1. | nominativo data e luogo di nascita membro equipaggio | matricola: _____ |
| 2. | nominativo data e luogo di nascita membro equipaggio | matricola: _____ |
| 3. | nominativo data e luogo di nascita membro equipaggio | matricola: _____ |
| 4. | nominativo data e luogo di nascita membro equipaggio | matricola: _____ |

Olbia _____

Firma
Comandante/ Ufficiale responsabile designato

Firma
Titolare dell'impresa/Direttore dei lavori

I dati personali forniti saranno trattati nel rispetto del Regolamento (UE) 2016/679 e del D.Lgs. 30 giugno 2003, n° 196 e s.m.i., esclusivamente per le finalità connesse al presente procedimento amministrativo.

ALLEGATO "F4"



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO – Guardia Costiera
OLBIA
Sezione TECNICA

NULLA OSTA N° ____ / ____

- Vista** l'istanza in data ____/____/____ del titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione e trasformazione navale, oppure del Comandante della M/n _____ ormeggiata al _____
- Visto** il certificato di non pericolosità in data ____/____/____ del Consulente Chimico del Porto di Olbia;
- Vista** la documentazione presentata in conformità a quanto previsto artt. 60-72 del Regolamento di Sicurezza del Porto di Olbia;
- Visto** il parere favorevole del Comando Provinciale dei VV.F. (qualora previsto) espresso con nota n° ____ in data ____/____/____
- Visto** il foglio n° ____ in data ____/____/____ con cui è stata trasmessa alla A.S.L. Gallura di Olbia la richiesta suddetta;
- Visto** l'art. 46 del D.Lvo. 27 luglio 1999, n° 272;

NULLA OSTA

all'uso della fiamma ossidrica/ossiacetilenica/saldatrice o comunque fonti di calore a bordo della M/n _____ di bandiera _____, già ormeggiata alla banchina _____ del Porto di Olbia per l'esecuzione dei lavori consistenti, in _____

_____ alle condizioni indicate nel certificato di non pericolosità, del parere del Comando Provinciale dei VV.F. nonché dal regolamento di Sicurezza del Porto di Olbia della Capitaneria di Porto di Olbia, con la vigilanza continua da parte del personale di bordo.

L'operazione deve/non deve essere eseguita con l'ausilio del servizio di vigilanza antincendio assicurato da: _____

E' fatto obbligo al direttore tecnico/responsabile dei lavori, di esibire, a semplice richiesta, agli organi di vigilanza il presente Nulla Osta, il piano dei lavori, il Certificato di Non Pericolosità ed il parere dei VV.F., che fanno parte integrante del presente nullaosta.

I lavori devono essere eseguiti in data _____ dalle ore ____ alle ore ____; in caso di ritardo lo slittamento dovrà essere immediatamente comunicato alla Capitaneria di Porto.

I lavori devono essere eseguiti dalla ditta _____ / in regime di autoproduzione sotto la diretta sorveglianza del personale di bordo designato e/o dall'impresa capo - commessa.

Il responsabile dei lavori a bordo, nominato ai sensi dell'articolo 38 del Decreto Legislativo 27 luglio 1999 n° 272 è: _____

La persona esperta, responsabile dell'operazione, ai sensi dell'art. 46 del Decreto Legislativo 272/1999 e': _____

Qualora dovesse venir meno una qualunque delle garanzie di sicurezza richieste o dovesse sopravvenire una situazione di pericolo, i lavori dovranno essere immediatamente sospesi.

I contravventori alle disposizioni del presente Nulla Osta o alle disposizioni di legge vigenti in materia saranno perseguibili ai sensi dell'art. 57 punto 2 del D.Lgs 272 del 1999, salvo che il fatto non costituisca più grave reato, con immediata sospensione del presente Nulla Osta che è valido fino al termine dei lavori.

Ulteriori Prescrizioni imposte dall'Autorità Marittima

Olbia li _____

(L'Autorità Marittima)

**ALLA CAPITANERIA DI PORTO
SEZIONE TECNICA
OLBIA**

Il sottoscritto

titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione e trasformazione navale — capo commessa

Oppure

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

Il sottoscritto dichiara quanta segue:

a) carico esistente a bordo (natura e quantità)

—

b) carico precedente (natura e quantità)

—

- c) di essere a conoscenza delle norme contenute nel D.Lgs 27 luglio 1999 n° 272 “adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento delle 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;
- d) che gli impianti e l'organizzazione antincendio di bordo (sono/non sono) in efficienza ed in grado di entrare immediatamente in azione;
- e) che i lavori saranno eseguiti dalla ditta/in regime di autoproduzione: _____ sotto la diretta sorveglianza del personale di bordo designato opportunamente da questo Comando e/o dell'impresa capo-commessa;
- f) che la persona esperta, responsabile dell'operazione, ai sensi dell'art. 38 del decreto legislativo 27 luglio 1999 n° 272 è:

Tel. _____

- g) che la ditta incaricata è autorizzata ad operare all'interno degli ambiti portuali giusto quanto previsto dalle procedure di iscrizione ex art. 68 del Codice della Navigazione stabilite dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna;
- h) che la nave (è/non è) pronta a muoversi con i propri mezzi in caso di emergenza o necessità;
- i) di aver presentato (se impresa capo-commessa) in data _____ alla competente Azienda Sanitaria Locale il "documento di sicurezza" di cui al comma 3 dell'art. 38 del decreto legislativo 27 luglio 1999 n° 272.

Dichiara inoltre che

- dell'inizio e della fine di ogni lavoro sarà data comunicazione al responsabile tecnico dei lavori a bordo, nominato ai sensi dell' art 38 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n°272;

OLBIA _____

IL TITOLARE DELL'IMPRESA DI MANUTENZIONE
RIPARAZIONE E TRASFORMAZIONE NAVALE
CAPO COMMESSA .

Oppure

IL COMANDANTE DELLA NAVE

La Ditta

incaricata dei lavori a bordo della nave sopra indicata, dichiara che tutto il personale che sarà inviato a bordo per l'esecuzione dei lavori stessi e a conoscenza delle norme contenute nel decreto legislativo sopracitato e di tutte le altre in materia di sicurezza e che sarà adottata ogni precauzione allo scopo di evitare sinistri o incidenti. -

OLBIA _____

per la DITTA (1)

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

ALLEGATO "F6"

BOLLO



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO – Guardia Costiera
OLBIA
Sezione TECNICA**

NULLA OSTA N° / _____

Vista l'istanza in data ____/____/____
del titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione e trasformazione navale, oppure
del Comandante della M/n _____ ormeggiata al _____

Vista la documentazione presentata in conformità a quanto previsto dall'art. 10 dell'ordinanza n° ____/____ di
questa Capitaneria di Porto;

Visto l'art. 46 del D.Lvo.27 luglio 1999, n°272;

NULLA OSTA

Alla M/n _____ di bandiera _____, già ormeggiata
alla banchina _____ del Porto di Olbia per l'esecuzione dei lavori
consistenti, in

I lavori devono essere eseguiti in data _____ dalle ore ____ alle ore ____; in caso di
ritardo lo slittamento dovrà essere immediatamente comunicato alla Capitaneria di Porto.

I lavori devono essere eseguiti dalla ditta _____ / in regime di autoproduzione
sotto la diretta sorveglianza del personale di bordo designato e/o dall'impresa capo -
commessa.

La persona esperta, responsabile dell'operazione, ai sensi dell'art. 38 del decreto legislativo 27
luglio 1999 n° 272 è:

Tel _____

Qualora dovesse venir meno una qualunque delle garanzie di sicurezza richieste o dovesse
sopravvenire una situazione di pericolo, i lavori dovranno essere immediatamente sospesi.

Ulteriori Prescrizioni imposte dall'Autorità Marittima

Olbia lì _____

(L'Autorità Marittima)

BOLLO
€ 16,00

Allegato S1

Alla Capitaneria di Porto
Sezione Tecnica

Oggetto: Richiesta autorizzazione per lavori subacquei nelle acque del porto di Olbia/del circondario marittimo.

Il sottoscritto nato a..... residente in.....Via.....(cellulare.....)
nominato Responsabile delle operazioni (**atto allegato in copia**) per l'effettuazione di lavori in immersione, da parte della Società..... con sede in
via....., iscritta al n°..... del Registro ex art.68 Cod.Nav. tenuto dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, incaricata dell'esecuzione dei lavori di seguito indicati

CHIEDE

l'autorizzazione ad eseguire le seguenti attività, con l'impiego di sommozzatori/palombari:

1. **Committente lavori** (indicare dati societari):

2. **Data e luogo dei lavori:**

3. **Descrizione dell'attività** (tipo di lavoro da eseguire, attrezzature/mezzi da impiegare, massima profondità di immersione):

4. **Sommozzatori/palombari da impiegare** (indicare generalità, numero e porto d'iscrizione, scadenza visita medica annuale):

a) _____

b) _____

c) _____

d) _____

A tal fine, sotto la propria responsabilità dichiara:

- le operazioni subacquee saranno eseguite nel pieno rispetto della normativa vigente in materia di igiene e sicurezza del luogo di lavoro;
- tutti gli operatori da impiegare sono iscritti nell'apposito registro tenuto dall'Autorità marittima;
- tutti gli operatori da impiegare sono coperti da idonea **polizza assicurativa** estesa anche ai danni a terzi;
- tutti gli operatori da impiegare sono in possesso di un **certificato di idoneità all'attività subacquea in corso di validità**;
- l'equipaggiamento individuale di ciascun operatore subacqueo è conforme alla vigente normativa in materia, provvisto della relativa certificazione di collaudo e idoneo al tipo di lavoro da eseguire;

- tutti gli operatori da impiegare sono competenti ed in grado di eseguire con successo le operazioni subacquee richieste;
- sul luogo di svolgimento delle immersioni (tranne in caso di lavori in prossimità di banchina) sarà presente **un'unità appoggio** con caratteristiche idonee a tale tipo di servizio munita di apparato radio VHF;
- sul luogo di svolgimento delle immersioni sarà presente un mezzo idoneo a garantire un trasporto celere dell'operatore subacqueo eventualmente infortunato presso il più vicino centro medico all'uopo attrezzato
- gli operatori subacquei saranno costantemente collegati, a mezzo di efficaci e collaudati sistemi di comunicazione, con gli operatori in superficie;
- ciascun operatore sarà debitamente informato circa il programma lavori, lo stato di avanzamento degli stessi ed il tipo di lavoro che egli deve svolgere in immersione;
- gli operatori subacquei durante le immersioni saranno assistiti dal sottoscritto e da un altro operatore in standby;
- prima dell'inizio delle operazioni ed al termine delle stesse verrà data comunicazione al Nucleo Nostromi del Porto di Olbia;
- verranno innalzati i segnali prescritti dal regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare;
- di essere a conoscenza degli obblighi e delle prescrizioni di cui all'ordinanza n° ____/____ in data _____ dalla Capitaneria di Porto di Olbia.

e allega il relativo Piano di sicurezza (quando previsto ex art. 38 D. Leg.vo 272/99).

Olbia, _____

Il richiedente

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Capitaneria di Porto di Olbia

VISTO SI AUTORIZZA PER I GIORNI _____

Olbia, _____

L'AUTORITA' MARITTIMA

BOLLO
€ 16,00

Allegato S2

Alla **Capitaneria di Porto**
Sezione Tecnica

Oggetto: Richiesta autorizzazione per lavori subacquei nelle acque portuali con personale di bordo e/o straniero.

Il sottoscritto Comandante della
M/N....., IMO n°....., ormeggiata presso la banchina
n°..... del porto di Olbia,

CHIEDE

l'autorizzazione ad eseguire le seguenti attività, con l'impiego di sommozzatori:

1. **Descrizione dell'attività** (tipo di lavoro da eseguire, attrezzature/mezzi da impiegare, massima profondità di immersione):

-
2. **Sommozzatori da impiegare** (indicare generalità, estremi titolo abilitativo professionale):

- a)
- b)
- c)
- d)

A tal fine, sotto la propria responsabilità dichiara:

- le operazioni subacquee saranno eseguite nel pieno rispetto della normativa vigente in materia di igiene e sicurezza del luogo di lavoro;
- tutti gli operatori impiegati sono coperti da idonea **polizza assicurativa** estesa anche ai danni a terzi;
- tutti gli operatori impiegati sono in possesso di un **certificato medico di idoneità all'attività subacquea in corso di validità**;
- tutti gli operatori da impiegare sono in possesso di idoneo titolo abilitativo allo svolgimento dell'attività subacquea a carattere professionale;
- l'equipaggiamento individuale di ciascun operatore subacqueo è in perfette condizioni di manutenzione, provvisto della relativa certificazione di collaudo e idoneo al tipo di lavoro da eseguire;
- tutti gli operatori da impiegare sono competenti ed in grado di eseguire con successo le operazioni subacquee richieste;
- responsabile delle operazioni è il Sig., in possesso di idoneo titolo abilitativo, il quale nel corso delle operazioni assicurerà il contatto radio VHF con il Nucleo Nostromi di Porto di Olbia;
- sul luogo di svolgimento delle immersioni sarà presente un mezzo idoneo a garantire un trasporto celere dell'operatore subacqueo eventualmente infortunato presso il più vicino centro medico all'uopo attrezzato.

- gli operatori subacquei saranno costantemente collegati, a mezzo di efficaci e collaudati sistemi di comunicazione, con gli operatori in superficie;
- Ciascun operatore sarà debitamente informato circa il programma lavori, lo stato di avanzamento degli stessi ed il tipo di lavoro che egli deve svolgere in immersione.
- verranno innalzati i segnali prescritti dal regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare;
- di essere a conoscenza degli obblighi e delle prescrizioni di cui all'ordinanza n° ____/____ in data _____ dalla Capitaneria di Porto di Olbia.

e allega il relativo Piano di sicurezza (quando previsto ex art. 38 D. Leg.vo 272/99).

Olbia, _____

Il richiedente

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Capitaneria di Porto di Olbia

VISTO SI AUTORIZZA PER I GIORNI _____

Olbia, _____

L'AUTORITA' MARITTIMA

BOLLO
€ 16,00

Allegato S3

Alla **Capitaneria di Porto**
Sezione Tecnica

Oggetto: Richiesta autorizzazione immersione per lavori di ordinaria manutenzione (ex art. 81 del Regolamento di Sicurezza del Porto di Olbia)
presso _____, in località _____.

Il sottoscritto _____, nato a _____ il _____, iscritto al
n° _____ del Registro Sommozzatori della Capitaneria di Porto di _____.

CHIEDE

l'autorizzazione all'immersione per manutenzione catenarie/ormeggi presso _____ da
eseguire il giorno _____.

All'uopo dichiara che:

- tutti gli operatori da impiegare sono competenti ed in grado di eseguire con successo le operazioni subacquee richieste;
- tutti gli operatori da impiegare sono in possesso di **titolo professionale OTS** e di **un certificato di idoneità all'attività subacquea in corso di validità**;
- tutti gli operatori da impiegare sono iscritti nell'apposito registro tenuto dall'Autorità Marittima;
- sul luogo di svolgimento delle immersioni sarà presente un'adeguata assistenza da terra da parte di personale idoneo ad utilmente intervenire in caso di emergenza.

Olbia, _____

Il richiedente

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Capitaneria di Porto di Olbia

VISTO SI AUTORIZZA PER I GIORNI _____

Olbia, _____

L'AUTORITA' MARITTIMA
