



ORDINANZA N. 14

IL PRESIDENTE

VISTA la legge 28 gennaio 1994 n° 84, concernente il riordino della legislazione in materia portuale e le sue successive modificazioni ed integrazioni ed il Decreto n. 169 /2016;

VISTO il D. M. del 24/08/2000 avente ad oggetto l'individuazione della circoscrizione territoriale di competenza del porto di Salerno ed il successivo D.M. 11/2003 di estensione della predetta circoscrizione territoriale, come richiamati dall'art. 22 comma 3 del D.lgs. 169/ 2016;

VISTO il D.M. del 11/03/2003 di estensione della circoscrizione territoriale di competenza del porto di Salerno che ai sensi del D.lgs. 169 del 2016 fanno parte della più ampia circoscrizione della AdSP del MTC;

PRESO ATTO della necessità di regolamentare, ai fini della safety in ambito portuale, il primo accesso alla nave ed il coordinamento delle imprese portuali, nell'ambito del porto commerciale di Salerno;

VISTI i verbali di riunione del Comitato di igiene e sicurezza del 6 ed 8 marzo 2019;

Art. 1)

Regolamento

E' approvato il " Regolamento per il Primo accesso alla nave ed il Coordinamento tra imprese portuali" per il porto commerciale di Salerno, allegato alla presente Ordinanza della quale è parte integrante e sostanziale.

Art. 2)

Sanzioni

I contravventori alla presente Ordinanza saranno puniti, – salvo che il fatto non costituisca reato - ai sensi dell'art. 1174 del Codice della Navigazione.

Art. 3)

Entrata in vigore

La presente Ordinanza entra in vigore alle ore 00.01 del - 1 APR. 2019

Salerno, 25 MAR. 2019

Il Presidente
Pietro Spirito

REGOLAMENTO

Primo accesso alla nave e Coordinamento tra imprese portuali

- 1 SCOPO**
- 2 CAMPO DI APPLICAZIONE**
- 3 RIFERIMENTI E MODULISTICA**
- 4 RESPONSABILITÀ**
- 5. DEFINIZIONI**
- 6. GESTIONE OPERATIVA**

1. SCOPO

Scopo del presente regolamento è:

1) **prima delle operazioni**, fornire una metodologia che consenta al Responsabile Operativo in Turno/ Sottobordo (Preposto) delle imprese portuali, come di seguito definite, di assumere dal Comandante della Nave le informazioni relative ad eventuali pericoli presenti a bordo, per poterli a sua volta comunicare ai lavoratori che successivamente presteranno la loro opera a bordo;

2) **durante le operazioni**, fornire ai lavoratori a bordo la metodologia per segnalare eventuali situazioni di rischio al proprio Responsabile Operativo in Turno/ Sottobordo (Preposto).

3) **qualora vi siano attività svolte da più imprese che operano nelle vicinanze**, fornire agli operatori portuali le indicazioni da seguire per eliminare/ ridurre i rischi di interferenza sottobordo o sulle aree di banchina (anche con riferimento all'Ordinanza dell'Autorità Portuale n° 09/05/FC).

2. CAMPO DI APPLICAZIONE

Il seguente regolamento si applica:

- 1) alle attività svolte a bordo delle navi dai propri dipendenti, prima e durante le operazioni di imbarco/sbarco.
- 2) nelle aree operative sottobordo.

3. RIFERIMENTI E MODULISTICA

- D.Lgs. n. 81 del 9/04/2008;
- Codice di buone pratiche dell'ILO sulla sicurezza e salute nei porti Edizione marzo 2007;
- D.Lgs. 272/99;
- Ordinanza Autorità Portuale n° 09/05/FC.

4. RESPONSABILITA'

I responsabili dell'attuazione del seguente regolamento sono i Responsabili Operativi in Turno/ Sottobordo (Preposti) delle operazioni di imbarco/ sbarco delle imprese portuali.

5. DEFINIZIONI

Area di Cantiere (come definita all'interno dell'Ordinanza 09/05 FC) – zona rientrante nella maggior superficie dell'area operativa *transennata ovvero in altro modo delimitata* in quanto interessata da operazioni portuali, che costituisce l'interfaccia nave-banchina e nell'ambito della quale *l'impresa portuale si assume la responsabilità della sicurezza di tutte le attività*. Su tali aree possono transitare, i soggetti previsti nell'Ordinanza 09/05 FC stessa, *solo previo coordinamento con il responsabile dell'impresa che utilizza l'area di cantiere*. Questa – a cura dell'impresa incaricata delle operazioni portuali - dovrà essere opportunamente vigilata in relazione alle specifiche norme di cui al D.L.vo 272/99.

Impresa portuale: imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 della Legge 84/94.

Responsabile Operativo in Turno/ Sottobordo (Preposto) – responsabile dell'impresa portuale per lo specifico turno di lavoro (Preposto).

6. GESTIONE OPERATIVA

6.1 MODALITA' DI PRIMO ACCESSO ALLE NAVI E SUCCESSIVO CONTROLLO

Prima dell'inizio delle fasi di sbarco o imbarco, il Responsabile Operativo in Turno/ Sottobordo (Preposto) assumerà dal Comandante la "Master Declaration" (in allegato) nella quale potranno essere indicate, dal Comandante stesso, eventuali fonti di rischio.

In particolare dette informazioni riportate sul Modulo "Master Declaration" riguarderanno:

- a) le condizioni dello scalandrone di accesso alla nave, ed in particolare che lo stesso sia protetto con la rete di sicurezza, sia dotato di un corrimano stabile alto almeno un metro, sia posizionato in maniera sicura sulla banchina;
- b) le scale, le passerelle e tutte le aree prospicienti il vuoto a cui accederanno i lavoratori affinché sia assicurata la protezione e la segnalazione delle stesse per evitare cadute dall'alto;
- c) la presenza di eventuali ostacoli o chiazze di grasso e/o olio lungo le vie di transito destinate ai lavoratori dell'impresa portuale a bordo;
- d) che i locali chiusi siano stati preventivamente aerati e nel caso che questi contengano merci che possano emettere esalazioni tossiche o nocive siano stati adeguatamente ventilati. In tali casi, comunque, i dirigenti dell'impresa portuale possono avvalersi dell'ausilio del consulente chimico di porto nei casi in cui il carico

sia in condizioni tali da poter emettere gas tossico o infiammabile o di causare impoverimento del contenuto di ossigeno nell'ambiente,

- e) la polverosità ambientale e la presenza di fumi e/o vapori di verniciatura;
- f) la rumorosità ambientale;
- g) le condizioni di illuminazione delle stive e dei ponti;
- h) nei casi di sbarco il modo in cui il carico è stato rizzato, le condizioni generali del carico (presenza di perdite di liquidi, materiali che possono franare o crollare durante le movimentazioni);
- i) la percorribilità delle vie di fuga;
- j) nel caso in cui sulla nave operino due o più imprese, le modalità organizzative e procedurali per evitare rischi interferenziali.

Qualora, durante le operazioni, un qualsiasi lavoratore ravvisi eventuali situazioni di pericolo, quali ad esempio:

- **passaggi pericolosi o non protetti** contro la caduta dall'alto o che presentino rischi di investimento da parte di oggetti in caduta dall'alto o urto con elementi sporgenti;
- condizioni di **polverosità, di emissione di gas di scarico**, o che si debba accedere a **locali chiusi**;
- condizioni di **rumorosità** gravose per gli operatori sia nel caso che tali condizioni vengano evidenziate da indagini strumentali documentate sia che appaiano evidenti;
- condizioni di illuminamento delle stive o dei ponti insufficienti;
- condizioni del carico che facciano temere l'innescarsi di situazioni pericolose;
- vie di fuga che risultino ingombre da materiali o attrezzature;

dovrà immediatamente avvertire il proprio Responsabile Operativo in Turno/ Sottobordo (Preposto), il quale provvederà ad *interrompere le operazioni* e ad avvisare il Comando Nave di ripristinare gli ambienti ed i luoghi in maniera tale *che siano garantite le condizioni di sicurezza*.

Una volta controllato che ciò sia stato fatto, il Responsabile Operativo in Turno/ Sottobordo (Preposto) comunicherà ai lavoratori a bordo che possono essere riprese le operazioni. Nel caso che il Comando Nave segnali eventuali limitazioni di esercizio e/o prescrizioni da adottare durante l'esercizio delle lavorazioni, il Responsabile Operativo in Turno/ Sottobordo (Preposto) informerà in tal senso i lavoratori a bordo.

A titolo non esaustivo gli interventi che il Comando Nave dovrà attuare sono i seguenti:

- laddove nell'area di lavoro vi siano **passaggi pericolosi o non protetti** contro la caduta dall'alto o si presentino rischi di investimento da parte di oggetti in caduta dall'alto o urto con elementi sporgenti:

- verificare la possibilità di eliminare il pericolo o di individuare percorsi alternativi;
- interdire il passaggio pericoloso;
- se il passaggio è obbligato predisporre un sistema di aggancio atto a consentire l'uso della cintura di sicurezza. In tal caso dovrà segnalare al Responsabile Operativo in Turno/ Sottobordo (Preposto) tale prescrizione (ad esempio lungo una passerella non protetta il Comando Nave può disporre un cavo al quale agganciare e far scorrere la cintura di sicurezza);
- ripristinare le condizioni di sicurezza dello scalandrone di accesso;

- laddove esistano condizioni di **polverosità, di emissione di gas di scarico**, o si debba accedere a **locali chiusi**:

- verificare che i sistemi di aspirazione della nave siano in funzione, e che i locali chiusi siano stati aerati e ventilati;

- laddove esistano condizioni di **rumorosità** gravose per gli operatori sia nel caso che tali condizioni vengano evidenziate da indagini strumentali documentate sia che appaiano evidenti:

- verificare se sia possibile ridurre dette condizioni di rumorosità;

- laddove le condizioni di illuminamento delle stive o dei ponti risultino insufficienti si provveda a:

- migliorare le condizioni di illuminazione degli ambienti in cui si stanno svolgendo le lavorazioni con fari portatili o fissi;

- laddove le condizioni del carico facciano temere l'innescarsi di situazioni pericolose si provvederà a:

- se si riscontrassero perdite di liquidi, prima di muovere il carico, fornire al Responsabile Operativo in Turno/ Sottobordo (Preposto) la documentazione idonea ad accertare la natura di tali sostanze;

- laddove le vie di fuga risultassero ingombre da materiali o attrezzature, si provvederà a:

- sgomberare il percorso;
- individuare percorsi alternativi e mostrarli Responsabile Operativo in Turno/ Sottobordo (Preposto) ed ai lavoratori a bordo.

Qualora, durante le operazioni a bordo, due o più imprese portuali dovessero operare in adiacenza, i rispettivi Responsabile Operativo in Turno/ Sottobordo (Preposto) si assicureranno che, nelle informazioni di sicurezza aggiuntive (parte finale della Master Declaration), siano riportati:

- 1) i rischi introdotti da ciascuna impresa (macchinari, utensili, prodotti chimici, ecc.);
- 2) i rischi dovuti alle relative interferenze;
- 3) le misure di prevenzione e protezione da adottare, in relazione ai suddetti rischi interferenziali.

Il Responsabile Operativo in Turno/ Sottobordo (Preposto) deve sempre verificare quanto segue:

- che gli operatori giungano nell'area di lavoro dotati dei DPI previsti all'interno dei rispettivi Documenti di sicurezza;
- che gli operatori indossino i suddetti DPI;
- che il lavoratore che per primo accede ad un locale chiuso sia dotato di cintura di sicurezza con corde di adeguata lunghezza e sorvegliato dall'esterno dell'apertura di accesso, da un altro lavoratore, in modo da poter essere tratto fuori tempestivamente in caso di emergenza;
- se le condizioni lo richiedono, che gli operatori indossino un adeguato dispositivo di protezione delle vie respiratorie (mascherine filtranti o altro).

Il Responsabile Operativo in Turno/ Sottobordo (Preposto) deve inoltre:

- laddove le condizioni di lavoro dovessero essere particolarmente sfavorevoli, predisporre misure organizzative per evitare di esporre sempre gli stessi addetti alle condizioni più gravose;
- laddove le condizioni del carico facciano temere l'innescarsi di situazioni pericolose, organizzare lo sbarco in modo da evitare il pericolo di crollo o di franamento del materiale stivato;
- se il tipo di materiale da movimentare induce rischi di taglio o abrasione, fornire agli operatori guanti di protezione e indumenti adeguati alla tipologia di materiale da movimentare.

6.2 COORDINAMENTO TRA IMPRESE PORTUALI

Nel caso in cui due o più imprese operino in adiacenza (anche con riferimento all'Ordinanza dell'Autorità Portuale n° 09/05/FC) sottobordo o sulle aree di banchina, (ad esempio due navi ormeggiate una di seguito all'altra, oppure una nave ormeggiata ed una attività a terra in adiacenza, o ancora due attività a terra - *in particolare in banchina*), prima dell'inizio delle attività i rispettivi Responsabili Operativi in Turno/ Sottobordo (preposti) devono:

- 1) effettuare una riunione preliminare di coordinamento con l'obiettivo di evitare/ ridurre le interferenze, anche stabilendo le rispettive misure di circolazione *da riportare in una apposita planimetria (in allegato)*, quali ad esempio nel caso di carico/ scarico veicoli/ autovetture è possibile verificare l'esistenza di percorsi alternativi, in maniera da evitare l'ingresso nell'Area di Cantiere dell'impresa vicina;
- 2) compilare, nel corso della riunione preliminare di coordinamento, la scheda di coordinamento allegata. La scheda potrà essere inviata, via posta elettronica, alla Capitaneria di Porto ed alla Autorità Portuale;
- 3) qualora vi siano interferenze per la circolazione in ambito portuale, nel corso della riunione preliminare di coordinamento, dovranno stabilire i percorsi da seguire "da e per" le aree operative e concordare la eventuale necessità di predisporre del personale che si occupi del relativo coordinamento (ad esempio in caso di traffico intenso).

Anche nel caso in cui ci sia una sola impresa, qualora vi siano interferenze per la circolazione in ambito portuale, il Responsabile Operativo in Turno/ Sottobordo (Preposto) dovrà stabilire i percorsi da seguire "da e per" le aree operative e verificare la eventuale necessità di predisporre del personale che si occupi del relativo coordinamento (ad esempio in caso di traffico intenso).

È necessario che il personale di ciascuna impresa sia sempre opportunamente identificabile (ad esempio utilizzando indumenti su cui sia riportato il nome dell'impresa).

MASTER DECLARATION
DICHIARAZIONE DEL COMANDANTE

The undersigned Master of / *Il sottoscritto Comandante* M/V _____
Dichiara quanto segue / declares as follows

- **Ship is provided with suitable gangboard, safenet and other equipment for boarding which will always be kept safe during ship's stay in port**
La nave è dotata di scalandrone o adeguata attrezzatura per l'accesso a bordo che verrà sempre mantenuta in sicurezza durante la permanenza in porto.
- **Working places, walkways and gangways are suitable, safe, well lighted**
I luoghi di lavoro, i passaggi e le vie di transito sono adeguati, in sicurezza e ben illuminati
- **Walkways and gangways are safe, free from obstacles, with well fixed ceilings and are provided with safety devices which prevent falling (safe rails)**
I passaggi e le vie di transito in coperta sono in ordine, prive di ostacoli con i paglioli ben fissati e sono provvisti di dispositivi di difesa contro le cadute nel vuoto (parapetti)
- **Hold entrances are open, safe and free from obstacles; ladders are safe and in good conditions**
Gli accessi alle stive sono aperti, sicuri e liberi da ostacoli; le scale sono sicure ed in buone condizioni.
- **Decks, holds and their entrances are properly lighted, with fixed and/or portable lamps**
I ponti, le stive, ed i loro accessi sono propriamente illuminati, con lampade fisse e/o portatili.
- **Holds and their entrances are ventilated in compliance with safety conditions and noise levels prescribed by law**
Le stive /garage e gli accessi alle stesse sono ventilati ed in condizioni di sicurezza ed il livello di rumore è entro i limiti stabiliti dalla normativa.
- **Cargo compartments and/or walking spaces are clean and free from residues of oil or dangerous substances**
Le aree destinate al carico o al transito del personale sono pulite e prive di eventuali residui di oli o sostanze dannose
- **Any I.M.O dangerous goods to load/discharge or in transit is declared and authorized for handling. No leakage is detected and no particular action is requested**
Ogni merce pericolosa classificata I.M.O. è stata debitamente dichiarata ed autorizzata al maneggio. Non vi sono colaggi né particolari istruzioni da rispettare
- **In the hold there is the presence of containers**
IMO 4.3
Nella stiva delle bay..... sono presenti containers IMO 4.3.
- **Before verifying if gas free, it is strictly forbidden to enter the hold with containers IMO 4.3**
Prima della verifica di gas free, è vietato accedere alla stiva delle bay.....che contengono containers IMO 4.3.
- **Cargo is in safe and good conditions and properly stowed**
Il carico è in condizioni buone, in sicurezza ed è stivato a regola d'arte.
- **Ship's gears are in good order/conditions and documents are valid**
I mezzi di sollevamento sono efficienti e la certificazione è in corso di validità.
- **Handling of provisions, spare parts, bunkering operations and any other ship's activity will not interfere with cargo handling operations**
La movimentazione di provviste di bordo, di parti di ricambio, il bunkeraggio ed ogni altra attività svolta a bordo non interferiranno con le operazioni di movimentazione del carico.
- **Cargo space is suitable for the use of container/cargo handling equipment and free from obstacles/structures on tank top/bulkheads which can prevent safe use of such equipment**
I compartimenti di carico sono idonei all'utilizzo di mezzi meccanici privi di ostacoli o strutture sui doppi fondi o sulle paratie che possono rendere pericoloso l'uso di tali attrezzature.

Additional safety information / informazioni di sicurezza aggiuntive:

Date and Time, _____

Master Signature & Ship's stamps

**SCHEDA DI COORDINAMENTO
LA SICUREZZA SUL LAVORO NELLE OPERAZIONI PORTUALI**

IMPRESE INCARICATE DELLE OPERAZIONI:

1. Impresa _____
M/n: _____
TIPOLOGIA NAVE: _____ (portacontainer, RO-RO, ...)
Posti di ormeggio _____
Tipologia operazione/ merce _____
Responsabile Operativo (preposto): Sig. _____ tel. _____
N. lavoratori impegnati _____
Mezzi operativi utilizzati _____
INIZIO PRESUNTO OPERAZIONI: data _____ turno _____
ULTIMAZIONE PRESUNTA OPERAZIONI: data _____
ORARIO DI LAVORO: _____
GRU DI BANCHINA: _____
GRU DI BORDO: _____
MEZZI OPERATIVI IN BANCHINA: _____

2. Impresa _____
M/n: _____
TIPOLOGIA NAVE: _____ (portacontainer, RO-RO, ...)
Posti di ormeggio _____
Tipologia operazione/ merce _____
Responsabile Operativo (preposto): Sig. _____ tel. _____
N. lavoratori impegnati _____
Mezzi operativi utilizzati _____
INIZIO OPERAZIONI: data _____ turno _____
ULTIMAZIONE OPERAZIONI: data _____
ORARIO DI LAVORO: _____
GRU DI BANCHINA: _____
GRU DI BORDO: _____
MEZZI OPERATIVI IN BANCHINA: _____

PRESCRIZIONI PARTICOLARI

Il Responsabile Operativo in Turno/ Sottobordo (Preposto) deve, tra le altre cose:

- 1) assicurare, anche tramite il personale di turno, che l'Area di cantiere sia transennata ovvero in altro modo delimitata (in particolare le aree interessate **da carichi sospesi**), anche mediante i mezzi operativi necessari (carrelli elevatori, ecc.);
- 2) vigilare, direttamente o mediante propri preposti, in particolare sull'eventuale ingresso di terzi all'interno dell'Area di Cantiere, garantendo la sicurezza tramite il blocco momentaneamente delle operazioni (in particolare il carico/ scarico) e coordinando (come stabilito nell'Ordinanza 09/05 FC) l'ingresso stesso, anche tramite personale dedicato;
- 3) qualora per esigenze improrogabili dovesse allontanarsi per pochi minuti, lasciare ai lavoratori chiare e dettagliate istruzioni circa le modalità di svolgimento delle lavorazioni a cui sono impiegati;
- 4) far rispettare tutto quanto previsto nella presente scheda.

Gli automezzi dovranno accedere all'area operativa e posizionarsi sottobordo seguendo **i percorsi stabiliti** (vedere planimetria allegata) **distinti da quelli per i pedoni**;

Anche il personale a piedi addetto alle operazioni potrà accedere all'area operativa **percorrendo i percorsi stabiliti** (vedere planimetria allegata);

Rispettare nella guida il limite di velocità di 30 Km/ora ed usare particolare prudenza, **specialmente nelle ore notturne ed in caso di pioggia, vento, visibilità ridotta e traffico intenso**;

Prestare la massima attenzione e segnalare al proprio superiore la presenza di macchie (in particolare olio) sulla pavimentazione;

Prestare la massima attenzione alla pavimentazione (stato della superficie delle banchine, dei camminamenti, ecc.) ed ai vari ostacoli, segnalando al proprio superiore eventuali anomalie;

Non transitare o sostare sotto il **raggio di azione** dei mezzi di sollevamento di terra e di bordo

Non transitare o sostare sotto i **carichi sospesi**

Rispettare la precedenza dei mezzi operativi secondo il seguente ordine:

- Gru gommate/ Mezzi di sollevamento/ Motrici/ Altri veicoli

Fare particolare attenzione in vicinanza dei cigli banchina e delle bitte di ormeggio (rischio caduta in mare), nonché dotarsi di salvagenti con cima galleggiante di lunghezza adeguata

Durante le operazioni di ormeggio e disormeggio delle navi, **posizionarsi lontano dalla banchina interessata per il rischio di rottura delle cime di ormeggio (e comunque ad una distanza di sicurezza pari almeno al doppio del cavo più lungo utilizzato per l'ormeggio)**

Durante la chiusura e l'apertura di rampe, portelloni, boccaporti o altri dispositivi delle navi, **posizionarsi lontano dalla banchina interessata**

Altro

DISPOSITIVI DI PROTEZIONE (barrare quelli previsti)

- Casco;
 - Tuta alta visibilità;
 - Scarpe antinfortunistiche;
 - Guanti;
 - Maschere antipolvere;
 - Occhiali protettivi;
 - Giubbotti antifreddo;
 - Dispositivi anticaduta in caso di lavori in quota;
 - Altro _____
-
-
-

CONDIZIONI DI SOSPENSIONE ATTIVITA'

Interrompere le operazioni in caso di:

1. Emergenza vento (come stabilito nell'Ordinanza 20/05 dell'Autorità Portuale e nel successivo Testo coordinato);
 2. Forte pioggia;
 3. Presenza di ghiaccio;
 4. Scarsa visibilità;
 5. Instabilità del carico;
- Altro
-
-
-

IN CASO DI EMERGENZA

- Allontanarsi immediatamente dall'area interessata;
- Chiamare i Vigili del Fuoco al **115**;
- Chiamare il Pronto Soccorso al **118** in caso ci siano infortunati;
- Chiamare la Capitaneria di Porto al **1530**.

IN CASO DI VENTO FORTE

- sospendere le operazioni, attenersi alle direttive dei propri superiori ed applicare quanto previsto nei rispettivi Documenti di sicurezza;
- allontanarsi dalle aree operative utilizzando i percorsi sicuri lontano dalle aree di deposito dei contenitori (quale ad esempio la strada tangenziale del porto);

PULIZIA BANCHINE

Al termine delle operazioni si procederà alla pulizia dell'area operativa ed alla rimozione dei residui/rifiuti prodotti dall'attività, a cura dell'impresa portuale _____.

Il recupero/ smaltimento dei rifiuti ed il conferimento ad impianto finale autorizzato dovranno essere effettuati nel rispetto della normativa vigente, privilegiando il recupero degli stessi.

OBBLIGHI E DIVIETI GENERALI

Il personale incaricato dello svolgimento delle operazioni è obbligato a rispettare, tra le altre cose:

1. tutto quanto previsto nella presente scheda;
2. l'utilizzo dei D.P.I. previsti dal presente documento e nei rispettivi Documenti di sicurezza;
3. tutto quanto riportato nella segnaletica esposta;
4. tutto quanto previsto nei rispettivi Documenti di sicurezza;
5. il divieto di accedere alle aree interdette e/o destinate al transito dei mezzi operativi.

E' severamente vietato lavorare a torso nudo.

Letto, confermato e sottoscritto

1 IMPRESA PORTUALE

_____ data e firma responsabile operativo in turno/ sottobordo (preposto)

2 IMPRESA PORTUALE

_____ data e firma responsabile operativo in turno/ sottobordo (preposto)

