



Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone

ORDINANZA N° 22 - 2022

Oggetto: Disciplina del coordinamento della sicurezza Nave – Terminal delle operazioni portuali nell’ambito del ciclo operativo di sbarco e imbarco container.

IL PRESIDENTE

VISTA la Legge 28 gennaio 1994 n. 84, così come da ultimo modificata dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 e dal decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232;

VISTO il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 572 del 15 Dicembre 2020, relativo alla nomina del Dott. Zeno D’Agostino quale Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 2018, n. 57, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 124 di data 30 maggio 2018, avente ad oggetto “Regolamento recante inserimento del Porto di Monfalcone nell’Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale”;

VISTO l’articolo 8, comma 3, della citata Legge n. 84/1994 recante le attribuzioni facenti capo al Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale, con particolare riferimento a quella di provvedere al coordinamento e al controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione, e dei servizi portuali (art. 8, comma 3 lettera g), nonché a quelle di amministrare le aree e i beni del demanio marittimo, ricadenti nella circoscrizione territoriale di competenza, sulla base delle disposizioni di legge dettate in materia (art. 8, comma 3 lettera m) e a quelle afferenti e discendenti dal Piano dell’organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 (art. 8, comma 3 lettera s-bis, e comma 3-bis);

VISTI gli articoli 6 e 24 della citata Legge n. 84/1994 ss.mm.ii. concernenti la sicurezza e igiene del lavoro nelle operazioni portuali di cui all’articolo 16, comma 1, della Legge stessa e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nel porto;

VISTO il D.Lgs. 27 luglio 1999, n. 272 concernente l’adeguamento della normativa sulla sicurezza dei lavoratori nell’espletamento di operazioni e servizi portuali nonché di operazioni di manutenzioni, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale;

VISTO il D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81 e s.m.i. concernente la tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;

VISTO il Decreto n. 1533 del 25/01/2018 – Approvazione del Regolamento per l’esercizio delle operazioni e dei servizi portuali nel Porto di Trieste;

VISTO il Decreto n. 1592 del 03/09/2019 – Approvazione del Regolamento per l’esercizio delle operazioni e dei servizi portuali nel Porto di Monfalcone;

VISTA l’Ordinanza Autorità di Sistema Portuale n. 21/2022, “Notifica degli infortuni, dei mancati infortuni e degli incidenti ai beni materiali o all’ambiente nell’ambito dei Porti di Trieste e Monfalcone”;

VISTA l’Ordinanza congiunta Autorità di sistema Portuale n. 25/2016 e Capitaneria di Porto n. 9/2016 in materia di imbarco, sbarco, trasbordo e transito di armi, munizioni, esplosivi;

VISTA l’Ordinanza congiunta Autorità Portuale n. 65/2016 e Capitaneria di Porto n. 25/2016 in materia di merci pericolose;

VISTA l’Ordinanza Autorità Portuale n. 72/2003, disciplina delle fonti termiche in ambito portuale;

VISTO il Decreto AdSP MAO n. 1697/2022, recante il “Regolamento ex art. 68 del Codice della Navigazione per l’esercizio di attività industriali, artigianali e commerciali nei porti di Trieste e di Monfalcone, ricadenti sotto la giurisdizione territoriale dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale”;

VISTO il Decreto Capitaneria di Porto di Trieste n. 06/2012 e l’Allegato Regolamento per l’espletamento del servizio integrativo antincendio nei Porti del compartimento marittimo di Trieste;

VISTA l’Ordinanza AdSP MAO n. 65/2019 “Disciplina della comunicazione degli avviamenti del lavoro portuale all’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e disciplina delle funzioni di vigilanza e controllo e dei connessi poteri di polizia amministrativa in materia di sicurezza, igiene del lavoro e ambiente nei Porti di Trieste e Monfalcone.”

VISTA l’Ordinanza AdSP MAO n. 26/2021 “Misure minime per la prevenzione e la protezione sui luoghi di lavoro nell’ambito dei Porti di Trieste e Monfalcone in relazione ai rischi derivanti da fenomeni meteorologici significativi.”

VISTO l’obiettivo prioritario di assicurare la circolazione fra Terminalisti, Comandanti delle navi portacontainer e altri soggetti coinvolti delle informazioni necessarie a ridurre i rischi di infortunio per il personale di bordo e i lavoratori del porto e ridurre le sollecitazioni eccessive, incidenti o danni materiali alla struttura della nave o alle infrastrutture del terminal durante le operazioni di carico e scarico container e al fine di migliorare le più generali condizioni di sicurezza.

CONSIDERATI gli accadimenti occorsi e in particolare gli effetti dei fenomeni meteorologici improvvisi del 07 Maggio 2021.

CONSIDERATA la necessità emersa a valle del Comitato di Igiene e di Sicurezza del Porto di Trieste del 08 Giugno 2021 e documentata al § 4.2 del discendente “Resoconto” di definire requisiti minimi di coordinamento preliminare della sicurezza relativi alla gestione dei rischi interferenziali da parte

dei soggetti concessionari di cui all'Art. 18 della L. 84/1994 (di seguito indicati come Imprese Terminaliste) che svolgono il ciclo operativo container nel Porto di Trieste e di Monfalcone in collaborazione con le Agenzie marittime di riferimento e con i Comandanti delle navi portacontainer che ormeggiano presso i terminal in concessione per lo svolgimento delle operazioni di sbarco, imbarco, trasbordo di contenitori;

ACQUISITO il parere delle Autorità competenti in occasione del Comitato di Igiene e Sicurezza del Porto di Trieste del 23 Maggio e del 08 Settembre 2022;

O R D I N A

Art. 1 Coordinamento della sicurezza nel ciclo operativo container

1. In occasione dell'arrivo della nave portacontainer è obbligo dell'Impresa Terminalista promuovere un coordinamento formalizzato e tracciabile con il Comando della nave in arrivo all'ormeggio, al fine di identificare ed eliminare o, laddove questo non fosse possibile, ridurre i rischi interferenziali associati allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali pianificati. In occasione di tale coordinamento, devono essere scambiate tutte le informazioni utili a raggiungere i suddetti obiettivi prevenzionistici.
2. Il coordinamento
 - a. viene attuato anche in più fasi e può essere conseguito con attività, modalità, strumenti e in momenti distinti tra loro, da prima che la nave arrivi in terminal, durante e fino al termine dello svolgimento delle operazioni;
 - b. può prevedere, nelle previsioni di cui al Comma 1, scambio di informazioni, sopralluoghi congiunti, altre modalità definite all'interno delle procedure delle Parti coinvolte.
3. Il coordinamento di cui ai precedenti Comma 1 e 2 coinvolge:
 - a. il Comandante della nave, o altro componente dell'equipaggio da questo incaricato,
 - b. l'Impresa terminalista, avvalendosi della struttura organizzativa interna definita attraverso le proprie procedure di sicurezza previste nel Documento di cui all'Art. 4 Co. 1 D.Lgs. 272/1999,
4. Durante il coordinamento i soggetti identificati al precedente Comma 3 di comune accordo procedono, per fasi distinte o in un'unica soluzione, ciascuno per gli aspetti di rispettiva competenza, all'identificazione, verifica e riesame dei requisiti minimi di coordinamento riportati nell'Allegato 1 "Contenuti minimi del coordinamento sicurezza Nave – Terminal".
5. Laddove alle operazioni portuali partecipino anche altre imprese appaltatrici di servizi portuali, segmenti di ciclo operativo e di altre attività specialistiche, queste devono prendere parte al coordinamento o devono essere informate – per quanto di competenza – dei risultati del coordinamento attuato, con la seguente attribuzione di responsabilità:

- a. il Comandante della nave informa – a bordo nave o nelle fasi e modalità ritenute più opportune – il personale tecnico incaricato di prestazioni specialistiche operante su propria committenza;
 - b. le funzioni dell'Impresa Terminalista preposte al coordinamento delle operazioni di sbarco e imbarco presso il terminal informano i Preposti delle imprese appaltatrici di segmenti di operazioni e di servizi portuali.
6. I risultati del coordinamento devono essere resi disponibili anche ai soggetti che, all'eventuale cambio di turno, subentrano ai soggetti smontanti aventi pari funzione.
 7. Tutti i Soggetti terzi interessati alla realizzazione delle operazioni o servizi portuali o che realizzano prestazioni tecniche specialistiche a favore del terminal o della nave si devono attenere alle decisioni assunte in sede di coordinamento e favorire il raggiungimento di tutti gli obiettivi prevenzionistici.
 8. I requisiti dell'Allegato 1 rappresentano i contenuti minimi che devono essere trattati durante il coordinamento Nave – Terminal. Rimane in capo alla singola Impresa Terminalista implementare eventuali ulteriori requisiti in funzione della propria struttura organizzativa/realità produttiva.

Art. 2 Responsabilità del Terminalista per la sicurezza delle operazioni portuali per le navi porta container

1. L'organizzazione delle fasi di lavoro svolte dal personale avviato allo svolgimento delle operazioni portuali di sbarco e imbarco container e le connesse responsabilità in materia di salute e sicurezza sono a carico esclusivo del Datore di Lavoro dell'Impresa Terminalista o a soggetto da questi delegato cui spetta l'individuazione delle funzioni operanti nel terminal, incaricate di attuare e sorvegliare, secondo le modalità di cui al D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. e per quanto di competenza, le attività previste dalle procedure di coordinamento definite dall'Impresa Terminalista.
2. Le modalità di attuazione del coordinamento di cui all'Art. 1 devono essere definite nel Documento della Sicurezza che l'impresa Terminalista redige in ottemperanza all'Art.4 D.Lgs. 272/1999.
3. Le procedure operative definite dal Documento della Sicurezza individuano le registrazioni utilizzate per dare evidenza e tracciabilità di ogni fase del coordinamento Nave – Terminal. All'interno di tali registrazioni deve essere integralmente prevista la trattazione dei contenuti minimi del coordinamento definiti in Allegato 1.

Art. 3 Canali di comunicazione Nave – Terminal

1. In fase di coordinamento viene accordata particolare rilevanza alla individuazione:
 - degli strumenti tecnologici di comunicazione nave – terminal,

- dei contatti qualificati,
 - della lingua utilizzata.
2. L'obiettivo perseguito è quello di assicurare per tutta la durata dell'interfaccia nave - terminal una comunicazione efficace e sempre disponibile.
 3. Le responsabilità relative alla fornitura dei dispositivi di comunicazione e dei contatti qualificati spetta, per quanto di competenza, alla Nave e al Terminal.

Art. 4 Disposizioni finali

1. La presente Ordinanza entra in vigore in modalità sperimentale con decorrenza immediata. La modalità sperimentale prevede l'applicazione per un periodo transitorio della durata di n. 180 giorni. Entro tale termine verrà convocato un ulteriore Comitato di Igiene e Sicurezza dove saranno recepite e implementate eventuali variazioni ai requisiti indicati, con l'obiettivo di rendere l'Ordinanza maggiormente efficace. Superato il periodo transitorio di n. 180 giorni l'Ordinanza, eventualmente revisionata, entrerà in vigore in modalità ordinaria.
2. Entro n. 30 giorni dall'emissione della presente Ordinanza le Imprese Terminaliste e le Imprese di Operazioni portuali operanti nel ciclo container dovranno revisionare con data certa i propri Documenti della Sicurezza implementando i requisiti definiti dalla presente Ordinanza.
3. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente Ordinanza. I contravventori saranno puniti ai sensi dell'Art. 1174 del Codice della Navigazione, qualora il fatto non costituisca reato.
4. In caso di mancata attuazione del coordinamento secondo le previsioni di cui all'Art. 1 Co. 1 o in caso di mancata considerazione di tutti i requisiti di coordinamento applicabili e definiti nell'Articolo 3 le operazioni portuali in atto verranno sospese.

Trieste, li

Il Presidente

Zeno D'Agostino

Allegato 1 - Contenuti minimi del coordinamento sicurezza Nave – Terminal

Il coordinamento nave-terminal ha l'obiettivo di individuare i rischi e le conseguenti misure di mitigazione e/o di protezione del Lavoratore durante l'interfaccia nave-terminal.

1 Comunicazione Nave – Terminal

1.1 Dispositivi tecnologici di comunicazione: deve essere garantita una comunicazione sicura, continua ed efficace per tutta la durata dell'interfaccia nave – terminal tra tutti i soggetti coinvolti mettendo a disposizione a tale scopo i necessari dispositivi tecnologici e definendo le frequenze radio di trasmissione. A tale scopo va accertata la messa a disposizione della Nave di tali dispositivi verificando preliminarmente che questi siano compatibili con quanto già in uso al Terminal.

1.2 Contatti qualificati: ciascun Soggetto di cui all'Art. 1 Co. 3 deve specificare nominativi, mansioni e recapito telefonico del personale designato alla comunicazione d'interfaccia. Tra questi contatti non possono mancare quello del Comandante della Nave e quello del Responsabile del Terminal.

1.3 Lingua: va definita in via definitiva la lingua di interfaccia che i vari soggetti devono utilizzare per la gestione delle interfacce per tutta la durata delle operazioni Nave – Terminal.

2 Ormeggio e disormeaggio

2.1 Condizioni di ormeaggio: il comando di bordo assicura al terminalista che i sistemi di ormeaggio sono adatti e costantemente monitorati per contrastare gli effetti locali della marea, della corrente, delle condizioni meteorologiche, del traffico e delle navi in banchina.

2.2 Procedure generali portuali: la nave è fornita di copia delle norme portuali e del terminale, incluse le prescrizioni di sicurezza ed antinquinamento e i dettagli dei servizi di emergenza.

2.3 Disormeaggio: Al terminale è stato riferito il tempo richiesto dalla nave per essere pronta a partire, al termine delle operazioni o in qualunque momento caso di emergenza.

3 Condizioni del carico

3.1 Identificazione delle condizioni specifiche del carico che possono influire sul ciclo operativo e sulle condizioni di sicurezza: va accertata la presenza di colli fuori sagoma e le modalità di imbarco e rizzaggio, anomalie occorse al carico durante la navigazione, richieste di interventi tecnici specialistici da rendere alla nave su richiesta del Comando Nave o dell'Agenzia.

3.2 Sequenza di sbarco e imbarco: sono state identificate nel piano di caricazione / scaricazione le stive in cui si dovrà lavorare, evidenziando la sequenza dei lavori e le connesse misure di sicurezza/protezione da osservare durante ogni singola fase lavorativa.

3.3 Merci pericolose: va accertata la presenza di merci pericolose da sbarcare e la presenza di un piano di caricazione approvato per le unità con merci pericolose da imbarcare.

3.4 Danni alla nave o al terminal: sono da definire le procedure con le quali sono riferiti e registrati eventuali danni arrecati a terminal o nave derivanti dal processo di sbarco e imbarco dei contenitori.

4 Fenomeni meteorologici

4.1 Identificazione dei parametri d'intensità dei fenomeni metereologici che determinano effetti sul ciclo operativo e sulle condizioni di ormeggio e disormeggio: definizione della velocità o direzione del vento che costituisce un limite alla prosecuzione delle operazioni portuali, accertamento della presenza di superfici ghiacciate, definizione di temperature ambientali limite che possono condizionare i tempi e le modalità di esecuzione delle operazioni portuali o le modalità di gestione del personale avviato.

4.2 Procedure di allerta meteo: condivisione delle rispettive procedure di acquisizione delle informazioni e dati meteo e definizione delle modalità di reciproca comunicazione delle allerte sui fenomeni meteorologici in evoluzione.

5 Accesso e circolazione a bordo nave

5.1 Accesso a bordo: accertamento dell'idoneità dei dispositivi approntati per l'accesso a bordo e la discesa a terra da parte del personale.

5.2 Modalità di accesso, circolazione e operatività a bordo nave: devono essere definite le procedure per assicurare

- l'identificazione del personale che accede a bordo nave,
- la chiusura dei passi d'uomo, la predisposizione/posa dei parapetti ove necessari, l'assenza di attrezzatura o ostacoli sulle vie di percorrenza che possano costituire un pericolo d'inciampo o ostruire le vie di fuga per gli addetti al rizzaggio/derizzaggio;
- adeguatezza della visibilità a bordo assicurata anche attraverso l'accensione dei corpi luminosi;
- gestione delle criticità nel processo di movimentazione/rizzaggio della merce emerse a operazioni avviate.

6 Servizi tecnici specialistici

6.1 Richiesta di servizi tecnici specialistici (bunkeraggio, guardia ai fuochi, asporto rifiuti, manutenzioni a bordo nave, fornitura di provviste...): accertare se le imprese affidatarie del servizio sono state informate – quando necessario – sulle modalità di accesso e circolazione in terminal e a bordo nave.

7 Sbarco e imbarco marittimi

7.1 Accoglienza e trasferimenti attraverso il terminal: sono definite le modalità per la discesa in terminal dei marittimi e il loro accompagnamento presso i punti di identificazione della Polizia Marittima o verso la nave, per l'imbarco.

8 Gestione emergenze

8.1 Interruzioni delle operazioni per eventi eccezionali: sia la nave che il terminale devono stabilire le condizioni al verificarsi di una delle quali scatta l'interruzione delle operazioni di caricazione / scaricazione fino al ripristino delle condizioni di sicurezza in caso di:

- intervento manuale su contenitori bloccati / danneggiati / perdite di carico a bordo,
- uso di gabbie portapersona,
- recupero di merce persa da un contenitore,
- mancata predisposizione dei parapetti sulle baie interessate dalle operazioni di carico e scarico.

8.2 Evacuazione dalla nave: sono definite e condivise le procedure per l'immediata evacuazione della nave in caso di emergenza a bordo, ivi compreso l'impiego di dispositivi di recupero degli eventuali Lavoratori infortunati, quali – a esempio – le gabbie porta persone.

9 Altro

Qualsiasi altra misura di mitigazione/protezione in funzione dalla specificità del terminalista, ovvero della nave, non contemplata nel presente allegato.