

1. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente istruzione ha lo scopo di fornire indicazioni in merito alla distinzione di competenze tra personale di bordo e personale di terra nelle attività che possono essere svolte a bordo nave durante la permanenza della nave in ormeggio presso un terminal portuale al fine di elidere le possibili interferenze.

2. RIFERIMENTI

ILO 152 Sicurezza e salute nei porti § 7.4

D.Lgs. 272/99

D.Lgs. 81/08 e s.m.i.

3. MODALITÀ OPERATIVE

1. Il Comando Nave, una volta completato l'ormeggio dell'unità, salvo i casi specificatamente autorizzati da AdSP MAO nell'ambito di un processo di autoproduzione (Art. 8 DM 585/1995), **consegna** la nave all'impresa terminalista che con proprio personale e mezzi procede alle operazioni di imbarco e sbarco e servizi specialistici connessi, se del caso e previa autorizzazione di AdSP MAO, ricorrendo all'appalto di alcuni segmenti di tale processo a imprese all'uopo idonee (Art. 16 e 18 Co. 9 L. 84/1994, Art. 26 D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.).
2. Tale **consegna** prevede anche in taluni casi (Ord. 27/2021 di AdSP MAO, Ord. 22/2022 di AdSP MAO, DM 16.12.2004) lo svolgimento e la formalizzazione di preliminari processi di coordinamento in materia di sicurezza tra Nave e Terminal e altre Imprese affidatarie di specifici segmenti di ciclo operativo o servizi portuali.
3. Si intendono invece di competenza esclusiva del Comando Nave talune attività, propedeutiche, complementari e sussidiarie a rendere accessibili le stive ai Lavoratori portuali, che devono essere svolte in via esclusiva dal personale di bordo e rispetto alle quali il personale di terra non deve interferire.
4. Tali attività sono (elenco non esaustivo):
 - Apertura e chiusura dei boccaporti di accesso alle stive
 - Movimentazione di accessori, elementi mobili e altri componenti di accesso o chiusura delle stive di prelievo o stoccaggio delle merci (navi con twin deck, setti a posizione variabile, ecc.)
 - Pulizia e sgombero delle vie di transito interne della nave
 - Interventi di manutenzione / verifica o di regolazione / taratura di strutture o apparati di bordo
 - Carico di provviste
 - Scarico di rifiuti
5. In generale le attività di cui al punto precedente NON DEVONO INTERFERIRE mentre sono in corso le operazioni portuali e/o i servizi specialistici a queste connessi. L'assenza di interferenza può essere garantita realizzando tali attività:
 - mentre le operazioni portuali sono ferme / sospese
 - oppure

- in luoghi adeguatamente distanti e fisicamente separati da quelli interessati dalle operazioni portuali in atto dove:
 - a. la **distanza adeguata** è quella per cui nessun accadimento, anche imprevisto, associato a ciascuna delle attività svolte può comportare effetti sui lavoratori impegnati nell'operazione portuale e viceversa (fiamme, proiezione di oggetti, trasferimento di vapori, aerosol, polveri, diffusione di rumore, proiezione di sostanze chimiche...)
 - b. la **separazione fisica è adeguata** quando le barriere frapposte tra lavoratori di terra e di bordo (e relativi appaltatori) sia tale da garantire l'assenza degli effetti delle esternalità reciprocamente generabili di cui al punto precedente.

4. Casi ed esempi

In questo paragrafo sono raccolte procedure per una idonea gestione di processi ed evidenziate situazioni occorse e documentate in situazioni o accadimenti che hanno interessato le operazioni portuali del ciclo operativo general cargo e project cargo presso i Porti di Monfalcone e di Trieste.

4.1 Sollevamento hall cover non tipo *mac gregor*, sollevamento elementi di ponti mobili

1. La nave deve gestire con proprio personale, mezzi e dispositivi di sollevamento di bordo la movimentazione degli elementi in oggetto, sia che le fasi di imbraco, sollevamento e rizzaggio siano svolte a bordo nave, quanto a terra.
2. È vietato all'impresa portuale intervenire in tale processo impiegando propri mezzi, personale, dispositivi di sollevamento e durante tali attività le operazioni portuali devono essere fermate.
3. L'impresa portuale può intervenire a supporto di tale processo solo in condizioni eccezionali, previo coordinamento tra le parti opportunamente formalizzato.
4. Qualora la posizione di temporaneo deposito degli elementi in oggetto possa avere degli effetti sulle operazioni portuali (es. posa di elementi della nave in banchina), allora la gestione di queste scelte deve essere preliminarmente definita tra Preposto dell'impresa portuale e comando nave attraverso una riunione di coordinamento opportunamente formalizzata.

4.2 Conferimento di provviste alla nave

1. In primo luogo l'agenzia marittima deve avvisare l'impresa portuale dell'arrivo in banchina del vettore che trasporta le provviste.
2. Il vettore deve circolare in banchina a bordo di mezzi di trasporto con girofaro sempre acceso.
3. Il lavoratore che effettua la consegna delle provviste deve presentarsi in banchina indossando scarpe di sicurezza di tipo S3, gilet alta visibilità classe II e disporre di caschetto protettivo del capo da indossare sempre, una volta a piedi fuori dal veicolo.

4. L'operazione di imbraco e sollevamento delle provviste deve essere svolta esclusivamente dalla nave con proprio personale, mezzi e dispositivi di sollevamento di bordo. Se la posizione del vettore o l'attività di imbarco delle provviste risulta tale da interferire con le operazioni portuali, queste devono essere sospese.
5. L'eventuale ricorso alle prestazioni del personale di terra da parte del Comando Nave per agevolare l'imbarco delle provviste deve essere sempre preceduto dalla formalizzazione di uno specifico coordinamento preliminare di sicurezza tra il datore di lavoro dell'impresa portuale e il comandante dell'unità in ormeggio.