



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO CIVITAVECCHIA

MODIFICA DELLO SCHEMA DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO E DISPOSIZIONI
PER L'ATTERRAGGIO E L'USCITA DAL PORTO DI CIVITAVECCHIA

ORDINANZA N° 88/2014

Il Capitano di Vascello (CP), Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Civitavecchia:

- VISTA** la propria Ordinanza n. 14/03 in data 31/03/2003 di approvazione del "Regolamento di Sicurezza, di Polizia Portuale e dei Servizi Marittimi del porto e della rada di Civitavecchia";
- VISTA** la propria Ordinanza n. 23/01, emessa in data 12/04/2001, con la quale è stato approvato il "Regolamento di polizia marittima e di sicurezza della piattaforma petrolifera nella rada di Civitavecchia", come successivamente modificato ed integrato con Ordinanza n. 08/03, in data 21/02/2003;
- VISTA** la Relazione tecnico cartografica trasmessa con nota prot. n. CRRP/DN/03553 in data 08.05.2014 dell'Istituto Idrografico della Marina;
- CONSIDERATE** le mutate caratteristiche tecniche delle unità navali che scalano il porto di Civitavecchia, nonché, le mutate esigenze di traffico in ingresso/uscita al/dal sorgitore.
- RITENUTO** necessario, per i motivi anzidetti, disciplinare il regolare svolgimento delle suddette manovre, mediante l'istituzione nella zona antistante l'imboccatura del porto di Civitavecchia di un nuovo schema di separazione del traffico.
- VISTI** gli articoli 17, 30, 50, 68, 79, 80 e 81 del Codice della Navigazione approvato con R.D. 30/03/1942, n. 327 e successive modifiche e integrazioni;
- VISTI** gli articoli 59, 60, 78, 85, 86, 87, 88 e 524 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (parte marittima) approvato con DPR 15/02/1952 n. 328 e successive modifiche e integrazioni;

ORDINA

Art. 1

(Istituzione del nuovo schema di separazione del traffico)

Le coordinate sono riferite al Datum WGS 84

E' istituito nella zona antistante l'imboccatura del porto di Civitavecchia, lo schema di separazione del traffico (Traffic Separation Scheme), convergente nel punto "C" posizionato sulle coordinate: LAT. 42°07'.200' N - LONG. 011° 44.850' E, di seguito indicato:

- a) **AREA DI PRECAUZIONE** (Precautionary area): zona di mare a settore circolare di raggio 1.28 M centrato sul punto "C", avente le seguenti coordinate: LAT. 42°07.200' N - LONG. 011°44.850' E, compreso tra il limite circolare della zona regolamentata relativa alla piattaforma petrolifera e l'intersezione con l'antemurale C. Colombo;
- b) **LIMITE N DI INTRATTENIMENTO DEL TRAFFICO** (Limit of routeing measure): limite congiungente i punti di coordinate LAT. 42°05.990' N - LONG. 011°41.050' E e LAT.42°06.680' N - LONG. 011°43.280' E (limite Precautionary area).
- c) **LIMITE S DI INTRATTENIMENTO DEL TRAFFICO** (Limit of routeing measure):limite congiungente i punti di coordinate LAT. 42°04.450' N - LONG. 011°42.950' E e LAT. 42°06.070' N LONG. 011°44.070' E (limite precautionary area).

- d) **ZONA DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO** (Separation zone): zona di mare di ampiezza 200m compresa tra i punti LAT. 42°05.070' N - LONG. 011°41.830' E e LAT. 42°06.310' N - LONG. 011°43.600' E (limite precautionary area).
- e) **CORSIA DI TRAFFICO IN ENTRATA** (Entering Traffic Lane): compresa tra il limite S di intrattenimento del traffico e la zona di separazione del traffico.
- f) **DIREZIONE OBBLIGATORIA DI TRAFFICO IN ENTRATA** (Established Direction of Traffic Flow): $R_v = 037^\circ$.
- g) **CORSIA DI TRAFFICO IN USCITA** (Outgoing Traffic Lane): compresa tra il limite N di intrattenimento del traffico e la zona di separazione del traffico.
- h) **DIREZIONE OBBLIGATORIA DI TRAFFICO IN USCITA** (Established Direction of Traffic Flow): $R_v = 236.5^\circ$.
- i) **AREA DI PERICOLO PER BASSI FONDALI** (Area to be avoided): zona di mare antistante la costa delimitata dai punti:
1. LAT. 42°07.522' N - LONG. 011°45.335' E;
 2. LAT. 42°07.339' N - LONG. 011°44.786' E;
 3. LAT. 42°06.620' N - LONG. 011°45.775' E, (limite area di lavori in corso).
- g) **ZONA DI TRAFFICO COSTIERO** (Inshore Traffic Zone): zona di ampiezza di circa 0.5 M parallela all'antemurale C. Colombo, delimitata a N dal limite della Precautionary area e dai punti:
1. LAT. 42°05.997' N - LONG. 011°45.436' E (limite precautionary area);
 2. LAT. 42°04.939' N - LONG. 011°46.686' E;
 3. LAT. 42°05.325' N - LONG. 011°47.265' E (costa);

Dette zone sono indicativamente rappresentate nell'allegato stralcio di carta nautica n. 123 "Litorale di Civitavecchia", edita dall'Istituto Idrografico della Marina, che è parte integrante della presente ordinanza.

Art. 2

(Disposizioni sull'arrivo/partenza delle navi al/dal porto)

Tutte le navi in arrivo ed in partenza a/da Civitavecchia, in navigazione nel bacino portuale, nello schema di separazione del traffico e nella rada, vengono plottate a mezzo radar e AIS-Pelagus e, pertanto, hanno l'obbligo d'avere contatti radio con la sala operativa della Capitaneria di Porto.

I comandanti delle navi in atterraggio, un'ora prima dell'arrivo in porto devono comunicare la loro posizione alla sala operativa della Capitaneria di Porto a mezzo VHF - CH 16/14.

Durante la sosta in porto è obbligatorio l'ascolto radio sui canali VHF - CH 16/14.

All'atto della partenza deve essere comunicata l'ora ed il numero complessivo di persone a bordo.

Art. 3

(Obblighi connessi all'uso dello schema di separazione del traffico - Norme di carattere generale per tutte le navi in entrata ed in uscita dal porto)

Tutte le navi, comprese le navi con merci pericolose a bordo, con l'esclusione delle petroliere dirette alla piattaforma petrolifera, in atterraggio nel porto qualunque sia la rotta d'avvicinamento, devono immettersi obbligatoriamente nel "settore d'entrata", transitare nell'apposita "corsia di traffico", ove è consentita una velocità non superiore a 15 nodi ed entrare "nell'area di precauzione", osservando le prescrizioni della Regola 10 delle Norme per prevenire gli abbordi in mare citate in premessa.

Nell'area di precauzione, le unità di cui trattasi devono manovrare con la massima prudenza ed assumere, una "*velocità di sicurezza*", come definita nella Regola 6 della Colreg '72, non superiore a 10 nodi.

Nel bacino portuale, le unità di cui trattasi, devono procedere con la massima prudenza ed assumere una "*velocità di manovra*" non superiore a 6 nodi.

Con vento superiore a 10 nodi, le unità in ingresso e uscita nel/dal porto, possono assumere una "*velocità di manovra*" fino a 10 nodi.

Analoghe limitazioni di velocità valgono per le navi in uscita dal porto, fino al traverso della piattaforma petrolifera, superata la quale è consentito assumere una velocità non superiore a 20 nodi, fino al limite esterno dello schema di separazione del traffico e quella di crociera oltre detto limite.

All'interno delle "corsie di traffico" le navi devono tenersi discostate dalla zona di separazione del traffico, procedendo mantenendo rotte dirette ed evitare per quanto possibile, cambiamenti improvvisi delle stesse.

Nel bacino portuale e nello schema di separazione del traffico, le navi, sia in entrata sia in uscita, devono mantenere le opportune distanze di sicurezza fra loro ed evitare incroci di rotte.

Gli elementi cinematici, temporali, meteorologici e di manovra d'attraversamento dello schema di separazione del traffico nel senso trasversale, dovranno essere registrati dalla nave che la effettua sui libri di bordo e comunicati, a cura del pilota, alla sala operativa della Capitaneria di Porto all'inizio ed al termine della suddetta manovra.

In presenza di petroliere alla torre petrolifera, tutte le navi in entrata ed in uscita dal porto devono adottare ulteriori precauzioni dettate dalle speciali circostanze del caso.

E' fatto obbligo alle navi che transitano nello schema di separazione del traffico d'effettuare l'ascolto radio a mezzo VHF CH 16/14.

Art. 4 **(Divieti)**

Nel tratto di mare compreso nello schema di separazione del traffico è vietato l'ancoraggio, la sosta, la pesca ed ogni altra attività.

E' vietata la manovra contemporanea di entrata e di uscita delle navi nel canale di accesso.

E' vietato a tutte le navi e galleggianti di qualsiasi tipo, attraversare le zone di mare comprese nello schema di separazione del traffico nella direzione nord/sud e viceversa; sono consentite deroghe a detto principio solo alle navi con il pilota a bordo.

Il naviglio minore da traffico, da pesca e da diporto ecc, in navigazione nella direzione nord/sud e viceversa, può transitare nell'area di precauzione, usando la massima prudenza, rispettando le precedenza e le regole vigenti in materia di sicurezza e prevenzione degli abbordi in mare (Colreg 72), con divieto, quindi, d'accesso alle corsie di traffico, riservate esclusivamente al naviglio maggiore.

Art. 5 **(Norme particolari)**

Alle navi cisterna dirette alla piattaforma petrolifera, da qualunque direzione esse provengano è vietata la navigazione all'interno delle corsie di traffico (entrata ed uscita) e nella zona di precauzione.

E' consentito l'attraversamento dello schema di separazione del traffico nel senso trasversale solo con il pilota a bordo, e comunque in modo da evitare incroci di rotte di altre navi e nel rispetto delle precedenza e delle regole vigenti in materia di sicurezza e di prevenzione degli abbordi in mare (Colreg 72).

Le navi con merci pericolose alla fonda, con l'esclusione delle navi cisterne, per dirigere verso il porto devono portarsi obbligatoriamente sul limite dell'area di precauzione per imbarcare il pilota, qualora obbligate, con il divieto di entrare nel sistema di separazione del traffico.

E' fatto obbligo ai comandanti delle navi che effettuano dette manovre di comunicarle alla sala operativa della Capitaneria di Porto.

Segnatamente alle condizioni d'agibilità, agli obblighi ed ai limiti delle condizioni meteomarine prescritte per effettuare le manovre d'ormeggio e disormeggio al terminale petrolifero, si richiamano le norme di cui alla propria Ordinanza n. 23/2001 del 12/04/2001 e successive modificazioni ed integrazioni.

Art. 6 **(Disposizioni finali)**

Gli articoli 3, 9, 10, 11, 12 e 13 dell'Ordinanza n. 14/2003 in data 31 marzo 2003 sono abrogati.

Tutte le norme precedenti in contrasto con le disposizioni contenute nella presente ordinanza sono abrogate.

I trasgressori alla presente Ordinanza incorreranno nelle sanzioni previste dagli artt. 1174 e 1231 del Codice della Navigazione, nonché in altre sanzioni previste da normativa speciale, salvo che il fatto non costituisca un più grave reato.

Civitavecchia **30 MAG. 2014**

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Giuseppe TARZIA





