



**Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti**

CAPITANERIA DI PORTO ROMA

e-mail: capitaneria.roma@tiscalinet.it

Servizio ____ - Sezione_TEC

INDIRIZZO TELEGRAFICO: COMPAMARE ROMA

Prot. N° XI 26263 All. ____

00054 - Fiumicino,

P.d.c.: TV Andrea M.L. Vaiardi 0665617.350

10 DIC. 2003

Al: **Autorità Portuale di Civitavecchia**
Via Molo Vespucci
00053 - Civitavecchia

Corporazione dei Piloti
Via Torre Clementina n° 286
00054 - Fiumicino

Gruppo Ormeggiatori
Via Torre Clementina n° 286
00054 - Fiumicino

Società SEMARPO
Via Torre Clementina n° 224
00054 - Fiumicino

Società ECOLROMA
Via Molo di Levante n° 19
00054 - Fiumicino

Fiumicino Harbour Service
Via Torre Clementina n° 154
00054 - Fiumicino

Raffineria di Roma
Via Di Malagrotta n° 226
00050 - Roma

Oggetto: Modifiche Regolamenti

Riferimenti:

- Regolamento per le operazioni ai terminali petroliferi nella rada di Fiumicino, approvato con decreto 06/2000;
- Regolamento per la disciplina della navigazione e del traffico marittimo nel circondario di Roma e nella rada di Fiumicino, approvato con ordinanza 25/03.

Questa Capitaneria di Porto, preso atto di quanto stabilito nella riunione tenutasi il giorno 20/11/03, di cui si trasmette copia del verbale, ha provveduto ad apportare le modifiche ai regolamenti di cui al rife concordate con le rappresentanze in indirizzo, pertanto si trasmette in allegato:

1. copia delle pagine n° 4, 6, 12 e 17 del "Regolamento per le operazioni ai terminali petroliferi nella rada di Fiumicino";
2. copia delle pagine n° 1, 7 e 8 del "Regolamento per la disciplina della navigazione e del traffico marittimo nel circondario di Roma e nella rada di Fiumicino".

Si specifica che le parti oggetto di modifica sono riportate in carattere corsivo.
Si comunica altresì che i nuovi regolamenti verranno emanati con apposite ordinanze ed entreranno in vigore in data 15 dicembre c.a..

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Franco MULAS

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

CAPITANERIA DI PORTO DI ROMA

da essere pericoloso sia per le navi all'ormeggio che per quelle all'ancora. I venti provenienti dal I° quadrante (N - NE - E), essendo in parte la rada protetta dalla costa, sono pericolosi solo se eccezionalmente violenti. La peculiarità della zona è dovuta alla rapidità con cui il vento può cambiare sia d'intensità che di direzione e la possibilità che il mare si alzi violento in breve tempo.

La corrente va prevalentemente da SE ad una velocità tra 0,5 ed 1 nodo; non risulta essere di alcun pericolo per le navi all'ormeggio ed all'ancoraggio data la distanza dalla foce del fiume Tevere.

Le maree sono trascurabili; la massima differenza tra bassa ed alta marea è di circa 0,40 metri.

Preparativi per l'arrivo

La nave che arriva per ormeggiare ai terminali di Fiumicino deve preparare:

- il bigo di sinistra ed il relativo verricello;
- una ghia per le imbarcazioni di servizio sulla sinistra con biscagliana, *leavinglines* e salvagente, meglio se su tutti e due i lati;
- un'idonea scala per pilota sul lato sinistro (meglio se ambo i lati) in conformità del capitolo V° regola 17 - *pilot ladders* - della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita in mare, onde permettere l'accesso a bordo del pilota e del personale della Raffineria di Roma S.p.A. per tutta la permanenza della nave all'ormeggio,
- tre cavi di ormeggio di idonea grandezza a prora lunghi non meno di 150 metri cadauno.

Ormeggio, caricazione /scarica, disormeggio

L'ormeggio è permesso solamente con luce diurna. La nave procede all'ormeggio con l'assistenza dei Piloti del porto di Fiumicino e si avvale degli Ormeggiatori.

Il Comandante riceverà dal Pilota tutte le istruzioni necessarie per la manovra.

Per le navi di stazza lorda superiore a 15.000 ton in manovra di ormeggio alle piattaforme è obbligatorio l'uso del 2° pilota che nel corso della manovra, collegato via radio con il pilota in plancia, si porterà a proravia della nave per valutare la distanza di avvicinamento alle piattaforme.

Per le navi di grezzo e comunque per quelle superiori alle 30.000 ton di stazza lorda, è obbligatorio l'uso di un rimorchiatore.

Per motivi di sicurezza, sia delle navi che delle piattaforme e del personale che vi opera, in relazione ai rischi di inquinamento del mare da idrocarburi ed ai rischi di incendio o deflagrazione, in caso di urto delle navi contro le piattaforme, sorgenti dalle peculiari condizioni di variabilità, anche improvvise, della situazione meteorologica e del regime delle correnti della rada di Fiumicino, le navi superiori a 30.000 tonnellate di stazza lorda e le navi che trasportano prodotti liquidi aventi punto di infiammabilità inferiore a 21° C (rientranti nella categoria A della classificazione di cui al D.M. 31.07.1934) devono richiedere un rimorchiatore per le manovre di ormeggio e disormeggio.

Resta nella facoltà e nella responsabilità dei Comandanti di tutte le altre navi richiedere l'ausilio del rimorchiatore, in relazione alle situazioni contingenti, per la effettuazione delle manovre in condizioni di sicurezza.

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO DI ROMA**

Articolo 1

OPERAZIONI DI ORMEGGIO E DISORMEGGIO ALLE PIATTAFORME

L'ormeggio alle piattaforme è autorizzato solo se consentito dalle condizioni meteorologiche, accertate dal Pilota di servizio e dal Comandante della nave per quanto attiene i rischi derivanti dall'esecuzione della manovra marinaresca vera e propria, di concerto con il responsabile degli impianti a mare della Raffineria di Roma, per quanto attiene le possibilità di collegamento delle manichette alla nave e dall'eventualità di far salire il personale addetto sulle piattaforme, in relazione alle precauzioni di carattere antinfortunistico.

La manovra di ormeggio alle piattaforme è consentita solo con luce diurna e deve essere eseguita con l'ausilio del Pilota.

Per le navi di stazza lorda superiore a 15.000 ton la manovra di ormeggio alle piattaforme dovrà avvenire con l'ausilio di un 2° pilota che nel corso della manovra, collegato via radio con il pilota in plancia, si porterà a prora della nave per valutare la distanza di avvicinamento alle piattaforme.

Per l'ormeggio deve essere utilizzato il cavo già attestato alle piattaforme; in caso di temporanea indisponibilità di quel cavo le navi dovranno disporre di cavo di ormeggio con carico di rottura adeguato alle condizioni di tiro e comunque non inferiore alle 200 tonnellate.

Le strutture di ormeggio di cui la nave dispone (bitte, piastre, ganci, cavi d'acciaio, verricelli di tonteggio, ecc.) devono essere in perfetta efficienza, per resistere agli sforzi cui viene sottoposta, una volta collegata al cavo d'ormeggio, ed essere in condizioni di consentire il disormeggio in qualunque momento a cura del personale di bordo.

L'ormeggio e il disormeggio delle navi viene eseguito con l'intervento del personale del Gruppo Ormeggiatori di Fiumicino, secondo la regolamentazione del relativo servizio portuale.

Articolo 1.1

(Pilot check - list)

Tutte le navi che trasportano merci pericolose e/o inquinanti, quelle totalmente e/o parzialmente cariche nonché vuote ma non degassificate, dirette e/o in uscita da/per il porto e /o la rada di Fiumicino, tramite agente marittimo, come definito dalla Direttiva n.93 CEE del Consiglio del 13 settembre 1993 relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escano e che trasportano merci pericolose ed inquinanti (recepita in Italia con la Legge 06.02.1996 n.52), devono ottemperare alle seguenti disposizioni:

1. Compilare a cura del Comandante della nave, in modo fedele ed accurato, l'elenco di controllo allegato al presente regolamento (**Allegato II**).

Tale elenco deve essere messo a disposizione del Pilota che oltre a prenderne visione è tenuto a controfirmarlo.

Copia dell'elenco debitamente controfirmato dal pilota dovrà essere consegnata all'Autorità Marittima unitamente alla nota di informazioni prescritta all'art.179 del Codice della Navigazione.

2. Il Comandante della nave deve informare, in caso di incidente e/o di

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

CAPITANERIA DI PORTO DI ROMA

Il Comandante del Porto dovrà essere immediatamente informato qualora vengano rilevate deficienze di qualsiasi genere.

La zona interessata dalle manichette del carico deve essere tenuta sotto controllo visivo e convenientemente illuminata di notte, al fine di poter individuare immediatamente eventuali fuoriuscite di prodotto.

Le manichette non debbono essere sottoposte ad una pressione superiore a 15 Kg/cm².

In posizione di riposo le manichette possono rimanere piene di grezzo o di prodotti. Dovranno comunque essere adottate tutte le misure idonee ad evitare che si verifichino perdite o colaggi di idrocarburi o di acqua contenente idrocarburi, dalle manichette.

Ogniqualevolta si renderà necessario scollegare dalla linea galleggiante uno o più elementi per trasportarli a terra per sostituzioni o controlli, dovranno essere prese le opportune precauzioni per evitare ogni tipo di perdita di idrocarburi in mare.

Ogniqualevolta si renderà necessario eseguire lavori con fiamma sulle piattaforme, dovrà essere richiesta apposita autorizzazione all'Autorità Marittima.

[cfr. "Regolamento per l'uso della fiamma ossidrica a bordo di navi ed imbarcazioni nelle rada e nel porto del Circondario Marittimo di Roma e nell'ambito del Demanio Marittimo Portuale di giurisdizione" approvato con ord.n.132/98 in data 26 NOV 1998]

Articolo 7.1.

(Obblighi di sorveglianza durante le operazioni con merci inquinanti)

Durante le operazioni commerciali e comunque di trasbordo di sostanze e materiali inquinanti, i comandi delle navi o dei galleggianti interessati devono provvedere ad un servizio di sorveglianza continuo, con personale esperto, per l'immediata e tempestiva chiusura delle valvole e per le altre manovre di intercettazione da eseguire tempestivamente in caso di fuoriuscita di materiali o sostanze inquinanti, rottura di manichette od inconvenienti di altro genere.

Articolo 7.2.

(Operazioni ai terminali petroliferi antistanti Fiumicino)

La caricazione e la scarica di idrocarburi ai terminali a mare della Raffineria di Roma possono essere effettuate sia di giorno che di notte, purché lo stato del mare e del tempo ne permettano lo svolgimento in sicurezza. Il peggioramento delle condizioni meteomarine comporta la sospensione delle operazioni in qualsiasi momento, che potrà essere comunque disposta dall'Autorità Marittima a suo insindacabile giudizio.

Limiti di sicurezza per le operazioni commerciali dei terminal petroliferi

Si indicano di seguito i limiti operativi, al verificarsi dei quali, il Comandante della nave, d'intesa con il Capo Terminale della Raffineria, deve procedere al disormeggio delle unità in sicurezza:

- 1) *in presenza di venti provenienti dal III e IV quadrante intensità 25 nodi (forza 6) e/o con un'altezza d'onda pari a 2.00 m;*

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

CAPITANERIA DI PORTO DI ROMA

- 2) *in presenza di venti provenienti dal I e II quadrante intensità 30 nodi (forza 7) e/o con un'altezza d'onda pari a 2.00 m.*

Indipendentemente dalla direzione di provenienza, in presenza di venti di intensità superiore a 20 nodi (Forza 5) il Capo Terminale, d'accordo con il Comandante della Nave, deve preallertare i servizi necessari al disormeggio coordinandosi con i piloti e con gli operatori degli altri servizi portuali.

Nel periodo estivo, in presenza di venti a regime di brezza, anche d'intensità superiore ai suddetti valori, è possibile mantenere le unità all'ormeggio, a condizione comunque che non si crei un effetto di innalzamento d'onda.

[cfr. "Regolamento per la disciplina della navigazione e del traffico marittimo nella rada e nel porto di Fiumicino" approvato con ord.n.25/03 in data 24 GIU 2003]

Articolo 8

SOSPENSIONE DELLE OPERAZIONI PER RAGIONI DI SICUREZZA

Il Comandante della nave nel caso di peggioramento dello stato del mare, di forti scariche elettriche, di incidenti agli impianti che pregiudichino la sicurezza, di inquinamenti o per altre situazioni di pericolo e qualora gli venga richiesto dal rappresentante della Raffineria, per motivi concernenti la sicurezza dell'installazione, deve disporre:

- l'immediata sospensione delle operazioni di scarica;
- l'approntamento delle manichette per essere filate in mare, seguendo le prescrizioni di cui al precedente **Articolo 5**;
- l'adozione di tutte le misure necessarie per consentire alla nave di lasciare rapidamente l'ormeggio.

La nave dovrà - durante la scarica - essere pronta a muovere e mantenere un assetto ed una immersione che consenta, in ogni momento, di prendere il mare in condizioni di sicurezza.

Il comandante della nave deve comunicare via radio e con tempestività alla sala operativa della Capitaneria di Porto di Roma l'orario di sospensione delle operazioni, i motivi per i quali è avvenuta e le coordinate del nuovo punto di fonda.

Articolo 9

OBBLIGHI PROPRI DELLA RAFFINERIA E DEI DEPOSITI COSTIERI - CONTROLLI PERIODICI ED OCCASIONALI.

La Raffineria di Roma, oltre alle incombenze di cui all'**Articolo 4**, ha l'obbligo di:

- A) effettuare il controllo ogni ventiquattro mesi delle manichette flessibili che collegano i terminali degli oleodotti alle navi e di quelle utilizzate per eventuali servizi di bunkeraggio, facendone annotazione su di un apposito registro.

Considerata l'impossibilità materiale di procedere ogni anno al collaudo di tutte le manichette flessibili impiegate dalla raffineria di roma da parte della commissione locale di cui all'art.48 del regolamento al codice della navigazione, il collaudo sarà effettuato sotto la sorveglianza di tecnici qualificati. per le modalità



**CAPITANERIA DI PORTO DI ROMA
ORDINANZA N° 25/03**

Il Capo del Compartimento Marittimo di Roma e Comandante del Porto di Fiumicino,

VISTA la circolare n°23 - serie II - Titolo: Polizia e sicurezza dei porti - in data 23.6.1994 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione;

VISTA la COLREG 72 "Regolamento di sicurezza per prevenire gli abbordi in mare";

SENTITA la Corporazione dei piloti del porto di Fiumicino;

VISTO il Dp. n°83/051908/11 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - 3° Reparto;

VISTA l'ordinanza n° 10/02 emanata da questa Capitaneria di Porto;

VISTO quanto è contenuto nella lettera n° XII/2606 del 05/02/2002 indirizzata al Prefetto di Roma;

VISTO il verbale di riunione del 20/11/2003 in cui si è determinato di apportare delle modifiche al regolamento con l'aggiunta dei limiti operativi dovuti alle condimeteo per le operazioni commerciali alle piattaforme petrolifere

CONSIDERATE le particolari caratteristiche della rada del Porto di Fiumicino, ove si svolge una intensa, attività commerciale mezzo navi cisterna;

RITENUTO opportuno, ai fini della sicurezza della navigazione, disciplinare il traffico nell'ambito del circondario e della rada di Fiumicino;

VISTI gli artt. 62, 63, 65 e 81 del codice della navigazione e gli artt. 59, 83, 85, 86, 87, 88, 424 e 425 del relativo regolamento di esecuzione

ORDINA

Articolo 1

E' approvato l'annesso Regolamento per la disciplina della navigazione e del traffico marittimo nel circondario di Roma e nella rada di Fiumicino, che entra in vigore il 01/07/03.

Articolo 2

Le norme e i regolamenti in precedenza emanati in contrasto con quanto contenuto nel presente sono da ritenersi abrogati.

Articolo 3

L'ordinanza n° 10/02 è abrogata.

Articolo 4

I contravventori alla presente ordinanza saranno puniti salvo il fatto non costituisca più grave reato, a mente degli artt. 1174, 1231 e 1251 del codice della navigazione e saranno ritenuti responsabili civilmente e penalmente dei danni che dalle loro azioni potranno derivare.

Fiumicino, 24/06/03

**F.to IL COMANDANTE
C.V. (CP) Franco MULAS**

7.2. Condizioni di permanenza in rada:

Si determinano tre diverse situazioni operative:

Situazione 1

Condimeo marine assicurate - La nave alla fonda dovrà osservare le disposizioni di cui ai commi precedenti del presente articolo.

Situazione 2

Tale situazione comprende tutte quelle particolari condizioni meteomarine nelle quali si può ipotizzare che la nave possa arare o comunque non garantire la sicurezza dell'ancoraggio; in caso di insorgenza di condizioni meteomarine avverse le navi all'ancora dovranno rafforzare i servizi di guardia e adottare ogni utile precauzione al fine di consentire una permanenza alla fonda in totale sicurezza, sia per l'unità che per l'ambiente marino. **Inoltre la Capitaneria di Porto di Roma potrà disporre l'attivazione del servizio VAS (Vessel Anchorage and Approach Service) a seguito del quale le navi dovranno attivare le procedure di comunicazione su CH12 con il Pilota di Guardia che assicurerà il continuo monitoraggio delle navi alla fonda.**

Situazione 3

Tale situazione si verifica in presenza di venti dal III e IV quadrante da forza 7 (28 – 33 nodi) in su. In tale situazione la nave dovrà salpare e con rotte dirette lasciare la rada nel più breve tempo possibile.

L'autorità marittima può disporre qualora ritenuto necessario il movimento delle navi in rada.

7.3 - Disposizioni particolari per le navi cisterna

7.3.1-Segnali e fanali - Le navi cisterna che trasportano prodotti pericolosi, inquinanti o che risultano vuote, ma non degassificate, devono mostrare, in aggiunta ai segnali e ai fanali previsti dal precedente punto 7.1.4., i seguenti segnalamenti:

- di giorno la bandiera rossa (lettera B del C.I.S.);
- di notte un fanale a luce rossa a giro d'orizzonte in posizione ben visibile.

7.3.2-Le navi di cui al presente articolo devono mantenere per tutto il tempo in cui permangono alla fonda in rada l'assetto di navigazione.

7.4 - Divieti

7.4.1-Divieto di stoccaggio di carichi pericolosi - Nella rada di Fiumicino è fatto divieto assoluto alle navi di sostare alla fonda se non abbiano previsione di effettuare operazioni commerciali nel porto o nella rada di Fiumicino; è fatto comunque divieto di stoccare carichi o effettuare operazioni di allibo.

7.4.2-Lavori di manutenzione a bordo delle navi - Non sono consentiti, salvo espressa autorizzazione della Capitaneria di Porto di Roma, lavori di manutenzione a bordo delle navi alla fonda. Potranno essere consentiti, in caso di urgenza e necessità, piccoli interventi tali da non limitare la funzionalità dell'apparato motore, l'efficienza dei servizi e delle sistemazioni di sicurezza della nave, o da non comportare pericoli d'inquinamento del mare.

Articolo 8 Piattaforme

E' fatto obbligo ai comandanti di tutte le navi e ai piloti, quando a bordo, di comunicare immediatamente l'ora di ormeggio e disormeggio alle piattaforme alla sala operativa di questa Capitaneria di Porto a mezzo VHF CH 16/13.

8.1 – Condizioni di permanenza all'ormeggio presso le piattaforme petrolifere

Limiti di sicurezza per le operazioni commerciali dei terminal petroliferi

La permanenza delle navi all'ormeggio presso i terminali petroliferi è subordinata alle condizioni meteo marine. Si indicano di seguito i limiti operativi, al verificarsi dei quali, il Comandante della nave, d'intesa con il Capo Terminale della Raffineria, deve procedere al disormeggio delle unità in sicurezza:

1) in presenza di venti provenienti dal III e IV quadrante intensità 25 nodi (forza 6) e/o con un'altezza d'onda pari a 2.00 m;

2) in presenza di venti provenienti dal I e II quadrante intensità 30 nodi (forza 7) e/o con un'altezza d'onda pari a 2.00 m;

Indipendentemente dalla direzione di provenienza, in presenza di venti di intensità superiore a 20 nodi (Forza 5) il Capo Terminale, d'accordo con il Comandante della Nave, deve preallertare i servizi necessari al disormeggio coordinandosi con i piloti e con gli operatori degli altri servizi portuali.

Nel periodo estivo, in presenza di venti a regime di brezza, anche d'intensità superiore ai suddetti valori, è possibile mantenere le unità all'ormeggio, a condizione comunque che non si crei un effetto di innalzamento d'onda).

Articolo 9

Entrata e uscita dal porto canale

9.1-Comunicazioni - Tutte le navi e i pescherecci stanziali, escluse le unità da diporto prive di apparato VHF, prima di entrare e uscire dal porto canale di Fiumicino, devono chiamare sul VHF CH 16/13 la sala operativa della Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di Roma.

9.2-Manovra di entrata - Tutte le unità, escluse quelle soggette a pilotaggio obbligatorio, in entrata nel porto devono portarsi, 300 metri prima dell'imboccatura, in prossimità della linea mediana del canale, che ne costituisce la rotta di accesso, quindi mantenere la propria dritta.

9.3-Manovra di uscita - Tutte le unità, escluse quelle soggette a pilotaggio obbligatorio, in uscita dal porto devono mantenersi, per almeno 300 metri fuori dall'imboccatura, in prossimità della linea mediana del canale tenendo la propria dritta, successivamente accostare per la rotta che intendono seguire.

9.4-Velocità - Tutte le unità in entrata, in uscita o che navigano all'interno del porto devono procedere ad una velocità non superiore ai 3 nodi.

Articolo 10

Disposizioni relative alla partenza

10.1 - Norme comuni a tutte le navi

10.1.1-Comunicazioni - Tutte le navi devono comunicare via VHF CH 16/13 alla sala operativa della Capitaneria di Porto di Roma il termine delle operazioni di carico/scarico e l'ora in cui mollano l'ormeggio o salpano per lasciare la rada.

Devono altresì mantenere ascolto radio sino a quando non lasciano la zona di traffico costiero.

10.1.2-Sosta in rada delle navi in partenza - Le navi in partenza dal porto di Fiumicino possono sostare in rada, nel rispetto delle norme previste dal presente regolamento, soltanto dopo aver ottenuto specifica autorizzazione da parte della Capitaneria di Porto di Roma.

10.1.3- Rilascio delle spedizioni - Le formalità previste ex artt. 179 e 181 del codice della navigazione dovranno essere espletate al momento della partenza definitiva dalla rada e non al momento in cui è lasciato l'ormeggio.

Le navi che, terminate le operazioni commerciali, hanno presentato la "Dichiarazione integrativa di partenza" devono partire entro 24 ore dal momento della presentazione della stessa. In caso contrario devono rinnovare le formalità previste dagli artt. 179 e 181 del codice della navigazione e i raccomandatari delle navi di bandiera estera devono rinnovare le dichiarazioni previste dall'art. 3 della legge 04/04/1977, n° 135.

10.1.4-Uscita - Le navi che lasciano la rada o il porto di Fiumicino devono seguire rotte dirette ed opportune per lasciare la zona di traffico costiero evitando di transitare a meno di un miglio da altre unità alla fonda.

10.2- Norme particolari per le navi cisterna

10.2.1-Zone di fonda - Le navi cisterna, così come precedentemente definite - punto 6.2.1 - destinate a compiere operazioni commerciali alle piattaforme o nel porto di Fiumicino, possono dare fondo, dopo aver ottenuto l'autorizzazione, soltanto nelle zone alfa e beta.