Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO
ROMA

e-mail: cproma@mit.gov.it - cp-romafiumicino@pec.mit.gov.it
Tel. 06/656171 - 0665617303

REGOLAMENTO OPERATIVO PER LE ATTIVITA' TECNICHE AL TERMINALE MARITTIMO GPL DI ARDEA

Il Capo del Circondario Marittimo di Roma e Comandante del porto di Fiumicino:

VISTA la licenza di concessione n. 03.2009 (Rep. n. 152), rilasciata in data 15.04.2009 in favore della Fiamma 2000 s.p.a. per l'occupazione in Ardea di un'area demaniale marittima e di uno specchio acqueo della superficie di complessivi mq. 4270 allo scopo di mantenere un campo boe e pertinente condotta sottomarina nonché un tratto di oleodotto a terra per il rifornimento di GPL al relativo deposito costiero;

VISTO l'esito positivo del collaudo realizzato dalla Commissione regionale ex art. 11 D.P.R. 420.94 e art. 57 L. 239.2004;

VISTO il Certificato di Prevenzione Incendi (CPI) prot. n. 41118 rilasciato in data 21.07.2008 del competente Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Roma;

VISTI i verbali n. 02.2008 E N. 03.2008 della Commissione locale ex art. 48 Regolamento per l'Esecuzione del Codice della Navigazione, con cui, in esito alla disamina della documentazione prodotta ed ai risultati delle prove e dei controlli eseguiti, è stato espresso parere favorevole circa la messa in esercizio dell'impianto in parola;

VISTO la nota prot. n.M_TRA/PORTI/10696 in data 11.08.2009 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale dei Porti, in cui, preso atto degli esiti favorevoli degli accertamenti e dei collaudi eseguiti dalla Commissione locale ex art. 48 Regolamento per l'Esecuzione del Codice della Navigazione, di cui ai verbali n. 02.2008 e n. 03.2008 e dalla Commissione regionale ex art. 11 D.P.R. 420.94 e art. 57 L. 239.2004 nonché del CPI prot. n. 41118 rilasciato in data 21.07.2008 dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Roma;

VISTO il dispaccio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, Direzione Generale delle infrastrutture portuali, n.1233 del 20.01.2015, con il quale si evidenzia che il Terminale GPL di Ardea non può considerarsi come assimilabile ad una struttura portuale e, pertanto, il regime organizzativo non può essere esteso al porto di Fiumicino ma regolamentato in via flessibile con possibilità per il gestore dell'Impianto di organizzare i servizi di pilotaggio ed ormeggio attraverso prestazioni privatistiche in generale (a condizione che i soggetti siano in possesso dei requisiti di legge e professionali) , ovvero anche in proprio per quelli di rimorchio, di presidio antincendio, antinquinamento e di trasporto merci o personale , nel rispetto delle norme di sicurezza individuate dalla Autorità Marittima.

VISTO l'ordinanza n.82/2014 del 01/08/2014 della Capitaneria di Porto di Roma – Servizio di vigilanza/prevenzione antincendio aggiuntivo;

RITENUTO necessario, ai fini della sicurezza della navigazione, disciplinare lo svolgimento dei servizi tecnico-nautici al campo boe in parola;

VISTO lo studio elaborato dal RINA Industry prot. n. O&G/CMS/2716 (Rep. n. 14683) in data 22.10-14.11.2008 in merito alla gestione ed operatività del campo boe e le conclusioni ivi offerte in valutazione;

VISTO la recente relazione di studio del RINA – D'Apollonia trasmessa dalla Società Fiamma 2000 in data 11/08/2014, con la quale vengono analizzate alcune varianti tecniche in progressione all'esperienza operativa ormai acquisita nel terminale GPL a mare antistante Ardea;

VISTO il Decreto Dirigenziale del Ministero dei Trasporti n. 673.2007, in applicazione del D.M. 02.08.2007;

VISTA la Legge 05.06.1962, n. 616 sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;

VISTE le proprie precedenti Ordinanze e Autorizzazioni che regolamentavano le attività al campo Boe di Ardea;

VISTI tutti gli atti di ufficio e la corrispondenza in merito;

CONSIDERATI gli esiti dei precedenti accosti sicuramente positivi effettuati;

CONSIDERATA la necessità di emanare apposito provvedimento definitivo al fine di garantire le condizioni di sicurezza al predetto campo boe e regolamentare i principali aspetti tecnico- operativi;

VISTI gli artt. 17, 30, 62, 68, 81 del Codice della Navigazione e l'art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione;

E' APPROVATO IL SEGUENTE REGOLAMENTO

Presso il campo boe del terminal di Ardea è consentito l'ormeggio con successiva discarica di prodotto di unità gasiere in sosta secondo quanto stabilito successivamente.
Le eventuali operazioni di allibo nave/nave sono rimandate alle precedenti regolamentazioni in materia (Autorizzazione n.31/2014).

Art. 1
(Zona di Rispetto intorno al campo boe)

1. attorno al campo boe è individuata una zona di rispetto avente centro nel punto R3 dalle coordinate geografiche Lat 41°33',672 N Long 012° 29',144 E e raggio di 0,5 miglia in cui sono vietate le seguenti attività:
   - la navigazione - ivi compresi l'ancoraggio e la sosta - ad eccezione dei mezzi militari delle Capitanerie di Porto, delle forze di polizia e di quelli dedicati alle operazioni di ormeggio/disormeggio e caricazione/discarica al campo boe (piloti, ormeggiatori, rimorchiatore, imbarcazione d'appoggio, guardia fuochi), nonché di quelli espressamente autorizzati dall'Autorità Marittima;
   - la pesca;
   - attività subacquee;
   - qualunque altra attività non espressamente autorizzata dall'Autorità Marittima.

Art. 2

(Zona di fonda)

1. L'ancoraggio della nave in attesa, destinata ad ormeggiare al campo boe per l'espletamento delle operazioni commerciali al terminal GPL, è consentito – qualora si verificasse l'eventualità – esclusivamente nella zona di fonda avente centro nel punto Z1 dalle coordinate geografiche Lat. 41° 34',800 Nord - Long. 012° 27',600 Est, e raggio di 0,5 miglia. Previa autorizzazione dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Anzio, sarà possibile ormeggiare, come di consueto, anche nella zona di Anzio.
2. L'ancoraggio e lo stazionamento della nave alla fonda è consentito con la presenza in loco di vento non superiore a venti nodi, salvo diverso avviso dell' Autorità Marittima.
3. Al fine di ricevere espressa autorizzazione all'ancoraggio, la nave è tenuta a comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Roma – una volta forniti nome e nominativo internazionale, bandiera, rotta, quantità del carico, pescaggio e stazza lorda (GT) - le condizioni meteo marine in atto. Ultimata la manovra di ancoraggio, la nave è tenuta a comunicare alla predetta Sala Operativa l'ora e le coordinate geografiche del punto di fonda.
4. Per tutto il tempo di permanenza alla fonda, la nave deve assicurare ascolto radio continuo, con obbligo di informare immediatamente la Sala Operativa di qualsiasi avaria, malfunzionamento e/o evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza della nave, della navigazione, alla salvaguardia della vita umana in mare e/o possa costituire pericolo per l'ambiente marino.
   La nave alla fonda deve mostrare i fanali e i segnali prescritti dal "Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare" (COLREG 72); in caso di visibilità ridotta, la stessa unità deve emettere i segnali acustici previsti ex art.35 COLREG 72.
   Inoltre, tutti i servizi di bordo devono essere mantenuti in piena efficienza, assicurando, in particolare, la possibilità di salpare immediatamente le ancore, nonché di mettere in moto per manovrare prontamente.
   Deve essere presente a bordo personale qualificato in numero tale da consentire l'effettuazione in sicurezza di qualsiasi manovra della nave.
   Deve essere, infine, compiuto dal personale di guardia un controllo continuo e sistematico del punto di fonda per accertare che le ancore della nave non arino, con onere a carico del Comando di bordo di comunicare alla Sala Operativa eventuali variazioni.
5. In caso di superamento del parametro di cui al comma 2, la nave, d'iniziativa, deve repentinamente lasciare l'ancoraggio e dirigersi altrove.
   Resta comunque fermo il potere dell'Autorità Marittima, nell'ipotesi predetta e/o in qualsiasi altro caso dalla stessa ritenuto insindacabile, di disporre l'allontanamento della nave.
6. A bordo della nave alla fonda, è vietato effettuare lavori di manutenzione, salvo espressa autorizzazione della Autorità Marittima, ad eccezione di interventi necessari e a carattere d'urgenza e, comunque, tali da non arrecare pregiudizio alla funzionalità dell'apparato motore, all'efficienza dei servizi e delle dotazioni di sicurezza della nave o all'ambiente marino. Nel caso di lavori con fiamma, gli stessi possono essere eseguiti solo in casi eccezionali e previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, sentito il parere del chimico del porto e delle altre Autorità competenti.

Art. 3
(Area di Check Point)

1. È individuata una c.d. "Area di Check Point" con centro nel punto A1 dalle coordinate geografiche Lat. 41° 31',800 Nord - Long. 012° 27', 600 Est, e raggio di 0,5 miglia.
2. Da tale punto la nave deve dirigersi con rotta diretta verso il campo boe, salvo diversa determinazione assunta dal pilota in fase di atterraggio in relazione alle condizioni meteo marine in atto. In caso di ormeggio nella rada di Anzio, saranno fissate altre disposizioni operative.

Art.4
(Navi ammesse all'ormeggio)

1. Possono ormeggiare al campo boe solo navi cisterna cariche di GPL rispondenti alle seguenti caratteristiche:
   - una lunghezza f.t. non superiore a 230 metri, salvo diverso avviso dell'Autorità Marittima;
   - data di costruzione non anteriore a 20 anni, salvo deroga dell'Autorità Marittima;
   - dotate di alzo gru adeguato a sostenere il Dynamic amplification factor dovuto al possibile moto ondoso (3 ton SWL), per il sollevamento del tratto terminale della manichetta (Tanker End 8" e manichetta da 8");
   - dotate di ancore con un numero di catene a bordo pari almeno ad 8 lunghezze.
2. Inoltre la nave, per poter essere ammessa all'ormeggio, deve aver superato, senza riserva alcuna, l'ispezione preliminare compiuta dal Loading Master (a mare) e dal Capo terminale (a terra) in particolare in ordine alle prescritte misure di sicurezza, il quale deve prontamente comunicarne l'esito alla Capitaneria di porto di Roma.

Art. 5
(Attività preparatorie)

1. La nave destinata ad arrivare al campo boe deve predisporre:
   - La gru sul lato di sinistra;
   - una ghia per le imbarcazioni di servizio sul lato sinistro, leaving lines e salvagente su entrambi i lati;
   - un'idonea scala per il pilota su entrambi i lati, onde consentire l'accesso a bordo del pilota e del personale della Fiamma 2000 s.p.a. per tutta la permanenza della nave all'ormeggio;
   - cinque cavi di ormeggio principali a poppa, oltre a due cavi di riserva, tutti di idonea grandezza, di lunghezza non inferiore a 200 metri cadauno e di diametro massimo di 60 cm, poco elastici ed estremamente maneggevoli, galleggianti e con protezione sulla gassa.
2. La società Fiamma 2000 S.p.a., a mezzo del Capo terminale di terra e del Loading Master , deve assicurarsi, prima dell'inizio delle operazioni di ormeggio/disormeggio al campo boe, che l'intero impianto in sito, in tutte le sue componenti e dotazioni, sia in condizioni di piena efficienza ed operatività in sicurezza, ivi compresi:
   - i piani di calpestio antiscivolo delle boe da mantenere puliti attraverso un lavaggio ad alta pressione;
   - le catenarie di ancoraggio delle boe, da verificare periodicamente, soprattutto quanto a grado di usura e tenuta, attraverso ispezioni subacquee;
   - i ganci a scocco sulle boe asserviti al rilascio dei cavi d'ormeggio, da assicurare in perfetto stato di manutenzione e funzionalità.
3. L'unità prima di procedere alle operazioni commerciali dovrà espletare tutte pratiche amministrative.
4. La Società concessionaria dovrà assicurare il corretto funzionamento del sistema di videocamere remotizzate con la Sala operativa della Capitaneria di Porto di Roma installate nel campo boe.

Art. 6
(Check-list)

1. Il Comandante della nave diretta al campo boe deve compilare compiutamente l'elenco di controllo (check-list) di cui all'articolo 7 del D.M. 02.08.2007, pubblicato sulla G.U. n. 203 del 01.09.2007, da sottoporre a disamina e controfirma del Loading Master; copia dell'elenco debitamente controfirmato deve essere consegnata all'Autorità Marittima unitamente alla nota di informazione prescritta all'art. 179 del Codice della Navigazione, prima dell'inizio delle operazioni commerciali.
2. Il Comandante della nave, in caso di incidente e/o deficienze che possano pregiudicare la sicurezza della navigazione o costituire pericolo per l'ambiente marino e per la fascia costiera, deve informare immediatamente e dettagliatamente la Capitaneria di Porto di Roma – Sala Operativa.
3. I Piloti, impegnati nelle operazioni di manovra delle navi, prendono visione della lista di controllo e qualora rilevino, in ogni modo, delle deficienze che possano pregiudicare la sicurezza della navigazione o costituire comunque un pericolo, devono informare immediatamente la Capitaneria di Porto di Roma – Sala Operativa.

Art. 7
(Avvicinamento al campo boe)

1. La nave deve comunicare all'Autorità Marittima la data e l'ora di previsto arrivo al campo boe con un preavviso non inferiore alle ventiquattro ore, da confermare almeno tre ore prima dell'effettivo arrivo.
2. All'atto della conferma, la nave deve fornire alla Sala Operativa il nome e nominativo internazionale, bandiera, pescaggio e stazza lorda (GT), quantità del carico, nonché l'eventuale zona di fonda prevista. Inoltre, ogni trenta minuti di navigazione deve dare costante aggiornamento della posizione, rotta e velocità.

Art. 8
(Ormeggio)

1. L'inizio della manovra di ormeggio è consentito soltanto con luce diurna e con condizioni meteo comprese entro i seguenti limiti operativi:
   - vento 18/20 nodi, salvo condimeteo particolarmente favorevoli da stabilirsi con i servizi tecnici e l'Autorità Marittima;
   - altezza d'onda di circa 1,5 metri, salvo condimeteo particolarmente favorevoli da stabilirsi con i servizi tecnici e l'Autorità Marittima;
2. La verifica della sussistenza in loco delle condizioni meteo marine favorevoli è effettuata dal comandante della nave unitamente al Loading Master, al pilota, agli ormeggiatori e all'equipaggio dell'unità appoggio.
   Resta comunque fermo il potere dell'Autorità Marittima, in caso di superamento dei limiti previsti e/o in qualsivoglia altro caso determinato a suo giudizio insindacabile, di vietare l'ormeggio.
3. Il comandante della nave, con la collaborazione del Loading Master, individua di volta in volta due punti ove dare fonda alle due ancore di prua, da segnalarsi con il posizionamento in acqua di due gavitelli.
4. Le catene delle ancore da impiegare per l'ormeggio devono essere pronte ad essere smanigliate o comunque filate in mare in caso di necessità.
5. La nave procede all'ormeggio con l'assistenza del Pilota, che suggerisce al Comandante tutte le istruzioni necessarie alla manovra.
6. **La nave gasiera, in** condizioni meteo marine favorevoli, di cui al punto 1 e quando ciò sia possibile, potrà manovrare autonomamente con i propri bow thruster e con l'ausilio del pilota, del servizio ormeggiatori e dell'unità appoggio. In determinate condizioni il

comandante della nave, il pilota e il loading master, sentita l'Autorità Marittima potranno richiedere l'ausilio di un idoneo rimorchiatore di proprietà, noleggiato o di altri concessionari. Ultimato l'ormeggio il rimorchiatore seguirà le istruzioni dell'Autorità Marittima e/o di Fiamma 2000 s.p.a.

7. Tutte le operazioni volte ad assicurare i cavi alle boe devono essere svolte dagli Ormeggiatori.

8. Durante la fase di ormeggio e di stazionamento della nave al campo boe deve essere presente in loco un'unità appoggio idonea per attività di assistenza, vigilanza ed antinquinamento; in particolare, dovrà essere equipaggiata con almeno 80 metri di panne assorbenti, nonché avere il tangone fuoribordo da 5 metri e una pompa antincendio di primo intervento. Detto mezzo sarà prioritariamente utilizzato per il trasporto della cassa materiali, per l'allontanamento del gavitello dalla manichetta durante la manovra di avvicinamento/allontanamento della nave, per il supporto alle operazioni di connessione/disconnessione della manichetta, nonché per il controllo ambientale in fase di discarica, assistenza alla nave durante la manovra di disormeggio/ormeggio e, comunque, per qualsiasi esigenza dovesse presentarsi. La società Fiamma 2000 s.p.a è autorizzata con propria unità o altra abilitata al trasporto:
   - di personale diretto alla nave o al campo boe
   - Di tute le attrezzature necessarie.

9 Ultimata la manovra d'ormeggio, la nave deve darne comunicazione con indicazione dell'ora alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Roma.

10. Ad inizio delle operazioni commerciali, la nave deve comunicare alla predetta Sala Operativa l'ora di avvio della discarica.

Art. 9
(Stazionamento)

1. Durante lo stazionamento della nave al campo boe, deve essere presente sul posto, in assistenza, un'unità appoggio;
2. Per tutto il tempo di permanenza al campo boe, la nave deve assicurare ascolto radio continuo, con obbligo di informare immediatamente la Sala Operativa di qualsiasi avaria, malfunzionamento e/o evento che possa compromettere la sicurezza della nave, della navigazione, della vita umana in mare e/o costituire pericolo per l'ambiente marino.
   La nave ormeggiata deve mostrare, in aggiunta ai fanali e ai segnali prescritti dal Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG 72/81), di giorno la bandiera rossa (lettera B del C.I.S.) e di notte un fanale a luce rossa a giro d'orizzonte in posizione ben visibile.
   Inoltre, tutti i servizi di bordo devono essere mantenuti in piena efficienza, assicurando, in particolare, la possibilità di salpare immediatamente le ancore, nonché di mettere in moto per manovrare prontamente.
   Deve essere presente a bordo personale qualificato in numero tale da consentire l'effettuazione in sicurezza di qualsiasi manovra della nave.
   Deve essere, infine, compiuto dal personale di guardia un controllo continuo e sistematico del punto di fonda per accertare che le ancore della nave non arino, con onere a carico del Comando di bordo di comunicare alla Sala Operativa eventuali variazioni.
   A bordo durante le operazioni di discarica dovrà essere presente un'unità di guardia ai fuochi.
3. La permanenza al campo boe è consentita con condizioni meteo marine comprese entro i seguenti limiti operativi:
   - vento 20 nodi, salvo condimeteo particolarmente favorevoli da stabilirsi con i servizi tecnici e l'Autorità Marittima (in casi particolarmente favorevoli 25 nodi con venti da terra di NordEst);

- altezza d'onda di circa 1,6 / 1,8 metri, salvo condimeteo particolarmente favorevoli da stabilirsi con i servizi tecnici e l'Autorità Marittima;

4. La nave è tenuta espressamente a monitorare costantemente le condizioni meteo marine in atto e a comunicarne i relativi dati ogni sessanta minuti alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Roma.
La stessa unità deve, al fine di non compromettere la sicurezza durante la permanenza all'ormeggio, informare immediatamente la predetta Sala Operativa di ogni variazione che determini o che faccia ragionevolmente presagire un superamento dei limiti operativi per come sopra indicati.
5. In caso di superamento dei citati parametri la nave, secondo gli ordini impartiti dal Comandante d'intesa con il Loading Master, deve repentinamente lasciare l'ormeggio – avvalendosi della collaborazione del Loading Master, dei Servizi presenti e della barca appoggio, sulla quale potrà essere imbarcato un ormeggiatore; .
Resta comunque fermo il potere dell'Autorità Marittima, nell'ipotesi predetta e/o in qualsiasi altro caso di emergenza dalla stessa ritenuto insindacabile, di disporre l'allontanamento della nave.
6. È fatto divieto a bordo della nave ormeggiata di effettuare lavori di manutenzione, salvo espressa autorizzazione della Capitaneria di Porto di Roma, ad eccezione di piccoli interventi necessari e a carattere d'urgenza e tali da non arrecare pregiudizio alla funzionalità dell'apparato motore, all'efficienza dei servizi e delle dotazioni di sicurezza della nave nonché all'ambiente marino.
7. Il comandante dell'unità, insieme al Loading Master, dovrà monitorare le previsioni delle condizioni meteo marine e, qualora se ne ravvisi la necessità,avvisar la sala operativa della Capitaneria di Porto,sospendere l attività commerciali,scollegare la manichetta per essere pronti a lasciare l'ormeggio con l'ausilio dei Servizi presenti dell'unità appoggio e del Loading Master;
8. Il Loading Master dovrà essere sempre presente a bordo durante tutte le operazioni commerciali e accertarsi che il terminale sia in perfetta efficienza per ricevere il carico.
9. Fermo restando che durante le fasi di discarica nessuno potrà salire a bordo e/o avvicinarsi, salvo autorizzazione dell'Autorità Marittima, il personale di bordo dovrà, comunque, predisporre sulla fiancata opposta a quella di discarica misure idonee all'accesso del personale autorizzato.

Art. 10
(Illuminazione dei punti d'ormeggio)
(Stazione meteo/video)

1. Durante la permanenza della nave all'ormeggio, dovrà essere garantita un'idonea illuminazione della coperta, con particolare riguardo alle zone interessate dai cavi d'ormeggio e dalla movimentazione del prodotto.
2. Durante le fasi di ormeggio/disormeggio e di stazionamento nel campo boe, dovrà essere garantito il funzionamento della stazione meteorologica e il sistema video vigilanza.

Art. 11
(Disormeggio)

1. Ad operazioni commerciali concluse, il comando di bordo dovrà comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Roma l'ora di distacco della manichetta dall'impianto.
2. La nave procede, quindi, al disormeggio con l'assistenza dei servizi presenti che il comandante della nave o l'Autorità Marittima ritengono necessari, con l'ausilio dell'unità appoggio sulla quale è imbarcato un ormeggiatore.
In caso di emergenza e/o urgenza, come ad esempio nel caso previsto dal successivo art.16 punto1, secondo le disposizioni dell'Autorità Marittima.

3. La data e l'ora prevista di partenza della nave devono essere comunicate all'Autorità Marittima con un preavviso non inferiore alle ventiquattro ore, da confermare almeno tre ore prima.
4. Ultimata la manovra di disormeggio, la nave è tenuta a darne comunicazione alla Sala Operativa con indicazione dell'ora, della rotta di allontanamento e del porto di destinazione.
5. Si autorizza l'eventuale permanenza dei servizi nautici a bordo della nave o dell'unità appoggio per tutta la durata delle operazioni di discarica per effettuare le previste operazioni di disormeggio in ore notturne.

Art. 12
(Comunicazioni)

1. Tutte le comunicazioni previste nella presente Ordinanza devono essere effettuate via VHF CH 13/16.

Art. 13
(Prevenzione antincendio)

1. Nell'ambito del campo boe e sulle navi ivi operanti, nonché sulle navi ormeggiate è vietato:
   a) fumare e usare apparecchi che producano scintille o fiamma libera, tenere accesi fuochi di qualunque genere, fatta eccezione per quelli delle caldaie e per il funzionamento dei servizi di bordo;
   b) usare congegni, utensili e chiavi che non siano di materiali antiscintille;
   c) usare fornelli elettrici, linee elettriche volanti, ventilatori ed altri apparecchi capaci di produrre scintille;
   d) usare lampade elettriche portatili, telefoni e VHF di tipo non approvato;
   e) spostare in coperta attrezzi metallici, eseguire manovre con verricelli, e movimentare materiali;
   f) compiere operazioni di scaricazione durante i temporali con scariche elettriche;
   g) azionare le pompe a vuoto;
   h) introdurre materiali e merci infiammabili;
   i) portare armi, munizioni, razzi, fuochi artificiali e qualunque tipo di esplosivo;
   j) eseguire lavori con l'uso di saldatrici o di fiamma ossidrica e con altri mezzi che possano produrre scintille;
   k) utilizzare radar con lunghezza d'onda di 10 cm; quelli con lunghezza d'onda di 3 cm possono essere utilizzati solo per distanze superiori a 10 metri, conformemente a quanto previsto nel citato Decreto ministeriale del 2 agosto 2007 e nelle linee guida ISGOTT dallo stesso richiamate;
   l) durante le fasi di discarica a bordo della LPGc dovrà essere presente una guardia fuochi, al fine di comunicare eventuali anomalie all'Autorità Marittima.

Art. 14
(Autorizzazioni alle persone che si recano a bordo)

1. L'accesso sulle navi cisterna è disciplinato come segue:
   a) a bordo delle navi cisterna possono salire soltanto le persone dell'equipaggio e quelle in possesso di apposita autorizzazione rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e dall'Autorità Marittima; sono autorizzate altresì a salire a bordo le unità guardia ai fuochi;
   b) il rilascio dell'autorizzazione all'accesso a bordo del personale delle pubbliche amministrazioni per l'esercizio di specifiche funzioni è regolato dall'Autorità

Marittima di intesa con le amministrazioni stesse;

c) i rappresentanti di rifornitori, provveditori o riparatori navali dovranno allegare alla domanda di accesso a bordo anche una richiesta specifica scritta dall'armatore o dal suo agente marittimo;

d) il comando di bordo deve far sì che le persone autorizzate all'accesso si attengano alle prescrizioni antincendio ed antinfortunistiche vigenti a bordo;

e) dovranno essere utilizzati mezzi riconosciuti idonei al trasporto di personale e di maestranze ;

f) Sono autorizzati a recarsi a bordo personale militare della capitaneria di porto di Roma, durante tutta la permanenza della nave al fine di assistere allo svolgimento delle operazioni.

2. Al termine della caricazione/discarica e delle operazioni a ciò connesse, e prima delle operazioni di disormeggio, tutte le persone estranee all'equipaggio devono lasciare la nave.

Articolo 15
(Divieto di lavori all'apparato motore)

1. A bordo delle navi ormeggiate al campo boe, è vietato eseguire lavori che limitino o pregiudichino l'utilizzo o l'efficienza dell'apparato motore, degli organi di governo e delle attrezzature per il disormeggio.
2. Eventuali altri lavori non procrastinabili potranno essere eccezionalmente autorizzati a giudizio dell'Autorità Marittima.

Art. 16
(Permanenza al campo boe)
(Stazione meteo/video)

1. La permanenza della nave presso l'ormeggio al campo boe è consentito soltanto per il tempo strettamente necessario allo svolgimento delle operazioni commerciali, e comunque non oltre un'ora dal distacco delle manichette.
2. Nel corso delle suddette operazioni commerciali, che dovranno compiersi in modo continuativo, sono ammesse brevi sospensioni solo per motivi di sicurezza.
4. La permanenza al campo boe è consentita con condizioni meteo marine comprese entro i seguenti limiti operativi:
   - vento 20 nodi, salvo condimeteo particolarmente favorevoli da stabilirsi con i servizi tecnici e l'Autorità Marittima (25 nodi nel caso di venti da terra da NE);
   - altezza d'onda di circa 1,6 metri, salvo condimeteo particolarmente favorevoli da stabilirsi con i servizi tecnici e l'Autorità Marittima;
5. Durante le fasi di ormeggio/disormeggio e di stazionamento nel campo boe, dovrà essere garantito il funzionamento della stazione meteorologica e il sistema video vigilanza.

Art. 17
(Zone di divieto)

1. Nella zona di rispetto di cui all'art. 1, nella zona di fonda di cui all'art. 3, comma 1, e nella "Area di Check Point" di cui all'art. 3, comma 1, sono vietate:
   - la navigazione - ivi compresi l'ancoraggio e la sosta -, ad eccezione dei mezzi militari delle Capitanerie di Porto, delle forze di polizia e di quelli impiegati nelle operazioni di ormeggio/disormeggio e caricazione/discarica al campo boe (piloti, ormeggiatori, rimorchiatore, mezzi appoggio), nonché di quelli espressamente autorizzati dall'Autorità Marittima;
   - la pesca;

- attività subacquee;
- qualunque altra attività non espressamente autorizzata dall'Autorità Marittima.

Art. 18
(Disposizioni finali e sanzioni)

I contravventori alla presente Ordinanza verranno sanzionati:

a) ai sensi dell' art. 53 del Decreto Legislativo 18 Luglio 2005, n.171 *"Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della Legge 08 Luglio 2003, n.172"* se sono alla condotta di unità da diporto;
b) ai sensi dell'art. 1174 del Codice della Navigazione e delle sanzioni accessorie di cui agli Artt. 1175 e 1214 del medesimo Codice se iscritti nelle matricole della Gente di Mare;
c) negli atri casi, ai sensi dell'art. 1175 del Codice della Navigazione e dell'art. 1231 del medesimo Codice autonomamente o in eventuale concorso con altre fattispecie, salvo che il fatto non costituisca più grave reato;

Art. 19
(Pubblicazione)

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare il presente Regolamento, per il quale verrà assicurata diffusione mediante l'affissione all'albo, ex Art. 59 del Regolamento per l'Esecuzione al Codice della Navigazione, con l'invio agli aventi interesse e la pubblicazione sul sito internet *www.guardiacostiera/roma.it*.

Fiumicino, 17.APR.2015

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Lorenzo SAVARESE