



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

**REGOLAMENTO PER L'OPERATIVITA' DEL  
TERMINALE MARITTIMO TORREVALDALIGA NORD**

Il terminale marittimo di Torrevaldaliga Nord è stato realizzato per permettere l'imbarco/sbarco di carbone, cenere, calcare e gesso, necessari al funzionamento della Centrale Termoelettrica di Torrevaldaliga Nord, di proprietà di ENEL Produzione S.p.A.

Il terminale si compone di n.2 pontili denominati *principale* e *secondario*.

Attualmente il terminale non dispone di alcuna diga foranea o altra opera frangiflutti.

Per quanto sopra è stato necessario definire opportune limitazioni all'operatività dei pontili al fine di garantire la sicurezza delle manovre di ormeggio/disormeggio e della permanenza delle navi in banchina per lo svolgimento delle operazioni portuali.

Il presente provvedimento è suddiviso in tre parti: le prime due dettano le disposizioni relative a ciascun pontile, la terza detta le disposizioni comuni a tutto il terminale marittimo.

Nel presente provvedimento si definiscono *multipurpose* le navi destinate all'imbarco/sbarco di cenere, calcare e gesso.

Il personale dipendente della soc. ENEL che presta servizio presso il terminale marittimo come personale addetto alle operazioni portuali, è organizzato come di seguito riportato:

- **Responsabile U.M.C.** (Unità Movimentazione Combustibile) – responsabile operativo del terminale;
- **Capo turno** – coordina lo svolgimento delle operazioni portuali con la movimentazione del carico, dei mezzi e del personale in banchina;
- **Operatore Sala Controllo** – addetto al controllo di tutti i componenti dell'impianto connessi alla movimentazione dei prodotti, ad eccezione degli scaricatori, riferendo direttamente al Capo turno.

Le manovre di avvicinamento, ormeggio e disormeggio delle navi presso i pontili del Terminale marittimo di Torrevaldaliga Nord, nonché lo svolgimento delle operazioni portuali, devono avvenire nel rispetto delle prescrizioni riportate nei seguenti articoli.

# PARTE I<sup>^</sup>

## PONTILE PRINCIPALE

### ART.1 Manovra di avvicinamento

Possono ormeggiare al pontile principale unità con pescaggio non superiore a mt.14,80.

E' obbligatorio l'impiego del servizio di pilotaggio e del servizio di rimorchio.

La manovra di avvicinamento della nave al terminale ha inizio nella zona di ancoraggio Alfa, nella rada del porto di Civitavecchia, anche nel caso in cui l'unità non sia alla fonda in attesa di autorizzazione all'ormeggio e qualunque sia la direzione di provenienza della nave.

L'imbarco del pilota deve avvenire nella zona di ancoraggio Alfa.

Per le unità con l.f.t. superiore a mt.180 è obbligatorio l'impiego del secondo pilota.

Durante la manovra di imbarco del pilota la nave deve mantenere una velocità **non superiore a 6 nodi.**

Al fine di rendere più agevole la manovra di avvicinamento al terminale è consentito l'attraversamento dell'area di precauzione e del settore di entrata/uscita dal porto di Civitavecchia con pilota a bordo e **su autorizzazione della Sala Operativa della Capitaneria di Porto**, a seguito di valutazione del traffico portuale e delle condimeteo.

Ferma restando la responsabilità del Comandante della nave per qualunque decisione attinente le manovre dell'unità, si riportano di seguito le velocità di manovra consigliate dall'ente tecnico Rina Industry e riportate sul primo manuale operativo all'uopo predisposto dallo stesso Ente su incarico di Enel Produzione S.p.A.:

- approccio alla zona di ancoraggio **velocità <6 nodi**
- approccio al canale di accesso al pontile principale **velocità <3 nodi**
- manovra nel canale con nave parallela al pontile principale **velocità <2 nodi**

L'inizio della manovra di avvicinamento deve essere autorizzato dalla Capitaneria di Porto previa:

- verifica del corretto funzionamento della strumentazione elettronica di controllo dei valori di onda e vento (ondametro e anemometro);
- valutazione delle condimeteo presenti e di quelle previste per le successive 48/72 ore.

Le manovre di avvicinamento e di ormeggio possono essere in qualsiasi momento interrotte, su disposizione della Sala Operativa della Capitaneria di Porto, qualora non si ritengano garantite le condizioni di sicurezza delle manovre stesse, riferite alla nave, ai rimorchiatori e/o al personale dei servizi tecnico-nautici del porto.

Le manovre di avvicinamento e di ormeggio possono essere effettuate solo in ore diurne (da 30 minuti prima dell'alba a 30 minuti dopo il tramonto – **pilota a bordo non più tardi di 1 ora prima del tramonto**) e purchè le condizioni metereologiche facciano registrare valori che rientrano nell'ambito dei seguenti limiti:

- **Max velocità vento** 20 kts.
- **Max altezza significativa onda** mt. 1,40 (mt.1,20 per navi multipurpose)
- **Visibilità minima** mt. 500

In caso di mancato funzionamento della strumentazione elettronica a disposizione della Capitaneria di Porto per il controllo dei valori di onda e vento (ondametro e anemometro), l'Autorità Marittima, anche in relazione alle condimeteo presenti in zona, ha facoltà di non autorizzare l'inizio della manovra di avvicinamento dell'unità al terminale sino al ripristino del funzionamento della suddetta strumentazione di controllo.

### ART.2 Sosta della nave in banchina

Sono di seguito riportati i livelli di sicurezza, in termini di valori massimi di altezza significativa dell'onda e di velocità del vento (**valore medio**), entro i quali è consentita la sosta della nave in banchina ed al superamento dei quali la Capitaneria di Porto può ordinare il disormeggio:

	ALTEZZA D'ONDA [mt] (indipendentemente dalla direzione del vento)
<b>Normale operatività</b>	0 - 1,50 0 - 1,30 (navi multipurpose)
<b>Sospensione operazioni</b>	1,50 - 1,70 1,30 - 1,50 (navi multipurpose)
<b>Disormeggio</b>	>1,70 >1,50 (navi multipurpose)

VELOCITA' DEL VENTO [valore medio - kts]	Direzione del vento							
	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW
<b>Disormeggio</b>	>30	>35	>35	>35	>35	>30	>30	>30

### ART.3 Ormeggio

Per la manovra di ormeggio è obbligatorio avvalersi dei servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio, ormeggio) del porto di Civitavecchia.

Per la manovra di ormeggio di navi con l.f.t. superiore a mt.180 devono essere impiegati n.4 rimorchiatori con equipaggiamento fire fighting, di potenza uguale o superiore a 40 tonnellate di tiro.

**Devono essere utilizzati i cavi in dotazione ai rimorchiatori.**

L'effettivo numero dei cavi di ormeggio è definito dal comandante della nave, supportato dal pilota, in base alle condizioni meteorologiche ed alle previsioni meteo.

Devono essere mantenuti a bordo turni di guardia sufficienti a garantire un costante monitoraggio dei cavi di ormeggio, del pescaggio e dell'assetto generale dell'unità.

**ART.4**  
**Svolgimento delle operazioni portuali**

Il comandante della nave è responsabile della condotta in sicurezza delle operazioni portuali.

Egli è tenuto a comunicare al Capo turno, con immediatezza, eventuali notizie circa il verificarsi di qualunque evento che possa costituire pericolo per lo svolgimento delle suddette operazioni o rischi comunque di compromettere il loro regolare svolgimento o che possa creare pregiudizio alla sicurezza della nave e/o del terminale.

Il personale addetto al terminale, che presta servizio in banchina, deve essere convenientemente equipaggiato ed addestrato.

La nave deve essere sempre pronta al disormeggio a mezzo del proprio apparato propulsore.

La Capitaneria di Porto di Civitavecchia, su richiesta del Capo turno, autorizza l'inizio delle operazioni di scarica del carbone solo dopo aver ricevuto copia del certificato "**Gas free**" rilasciato dal Chimico di porto.

Prima di iniziare le operazioni portuali il Comandante della nave, il Capo turno ed il *foreman* (responsabile dell'attività operativa dell'impresa in banchina, nonché "preposto" di cui al D.Legs. n.81/08 e successive modifiche) devono concordare:

- il piano di scarica;
- il piano di zavorramento;
- l'attivazione dei sistemi di comunicazione via radio o telefono, tra bordo, terminale e Autorità Marittima;
- le procedure per interrompere le operazioni di scarica in caso di emergenza.

Qualora si renda necessario imbarcare mezzi semoventi (tipo bobcat) destinati al ricondizionamento del carico presente in stiva, il Capo turno deve darne preventiva comunicazione alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

Nelle ore notturne l'area di coperta della nave, il castello di prua, i posti di manovra, il ponte di manovra di poppa, la passerella di accesso alla nave e l'intero tratto di banchina ove sono ubicate le bitte impiegate per l'ormeggio devono essere sufficientemente illuminati.

I mezzi d'accesso a bordo (scale reali, passerelle e biscagline), conformemente alla normativa O.I.L., dovranno essere ben rizzati, di lunghezza adeguata, in buone condizioni strutturali.

Per tutta la durata della sosta in banchina la nave deve mantenere armata la biscagliana sul lato mare.

Durante la sosta della nave in banchina, il Comandante ed il Capo turno, ognuno per quanto di propria competenza, dovranno disporre continui controlli per accertare se permangono le condizioni di sicurezza e mantenersi in costante contatto con la Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

Qualora il Capo turno o il Comandante della nave accertino il venir meno delle suddette condizioni, dispongono l'immediata sospensione delle operazioni portuali, dandone comunicazione alla Capitaneria di Porto, predisponendosi, se del caso, per la manovra di disormeggio.

In quest'ultimo caso, il Capo turno ed il Foreman si coordinano per l'immediato sbarco di tutte le attrezzature/mezzi impiegati per lo svolgimento delle operazioni portuali.

Durante le operazioni di scarica del carbone la temperatura presente in stiva deve essere costantemente monitorata al fine di prevenire eventuali fenomeni di autocombustione.

La nave deve lasciare l'ormeggio al termine delle operazioni.

E' vietata la sosta in banchina di nave inoperosa.

E' altresì vietato compiere operazioni portuali durante i temporali con scariche elettriche.

Il Capo turno deve comunicare alla Capitaneria di Porto inizio/fine operazioni o loro eventuale sospensione per motivi tecnici.

## **ART.5 Disormeggio**

Per le manovre di disormeggio è obbligatorio avvalersi dei servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio, ormeggio) del porto di Civitavecchia.

La manovra di disormeggio deve essere autorizzata dalla Sala Operativa della Capitaneria di Porto e può essere eseguita **anche in ore notturne**.

E' obbligatorio l'impiego di almeno n.2 rimorchiatori (n.1 per le navi multipurpose), del tipo indicato al precedente art.3.

Nel caso si rendesse necessario il movimento della nave (ormeggiata) lungo la banchina, per motivi tecnici o commerciali, su richiesta del Comando di bordo o della società concessionaria del

terminale marittimo, o su disposizione della Capitaneria di Porto, è obbligatorio l'impiego di piloti e ormeggiatori, nonché di almeno n.1 rimorchiatore.

Al fine di rendere più agevole la manovra di allontanamento dal terminale della nave diretta in rada è consentito l'attraversamento dell'area di precauzione e del settore di entrata/uscita dal porto di Civitavecchia con pilota a bordo e su autorizzazione della Sala Operativa della Capitaneria di Porto, a seguito di valutazione del traffico portuale e delle condimeteo.

In caso di peggioramento delle condimeteo, in misura tale da far ritenere probabile il superamento dei valori limite di vento ed onda di cui al precedente art.2, la Sala Operativa della Capitaneria di Porto può disporre il disormeggio dell'unità.

#### **ART.6 Bitta antitempesta**

La bitta antitempesta ubicata sul pontile principale può essere utilizzata su richiesta del Comando di bordo o su disposizione della Capitaneria di Porto, qualora ritenuto necessario per garantire la sicurezza dell'ormeggio.

In ogni caso il costo del servizio di ormeggio è a carico dell'unità:

- secondo la tariffa di cui all'art.4, comma 1, dell'ordinanza n.03/2009 in data 08.01.2009 della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, in caso di utilizzo della bitta senza presidio;
- secondo la tariffa di cui all'art.7, comma 2, dell'ordinanza n.03/2009 in data 08.01.2009 della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, in caso di utilizzo della bitta con servizio di assistenza sottobordo per il presidio.

Il servizio di assistenza reso sottobordo per il presidio alla bitta antitempesta è eventualmente disposto dall'Autorità Marittima.

#### **ART.7 Area di sicurezza in prossimità del terminale**

Sino ad una distanza di mt. 500 dal pontile principale sono vietati:

- il transito, la sosta e l'ancoraggio di unità di qualunque tipo, ad eccezione dei mezzi di soccorso, delle forze di Polizia ed adibiti ai servizi tecnico-nautici del porto;
- l'esercizio di qualsiasi attività di pesca, dell'attività subacquea di qualunque tipo e la balneazione.

#### **ART.8 Norme di sicurezza durante la permanenza della nave in banchina**

E' vietato l'uso delle ancore durante le manovre di ormeggio/disormeggio e durante la sosta della nave in banchina. Solo in caso di emergenza, immediatamente comunicata alla Capitaneria di Porto, il Comando di bordo può disporre l'utilizzo.

Durante la sosta della nave al terminale l'equipaggio continua a svolgere i turni di servizio in assetto di navigazione.

La nave deve essere sempre pronta a muovere con il proprio apparato propulsore, per lasciare prontamente l'ormeggio in caso d'emergenza o su disposizione dell'Autorità Marittima, per fatti contingenti connessi alla sicurezza del terminale e/o della nave stessa.

La nave ormeggiata deve mantenere due cavi d'acciaio di lunghezza adeguata e di tipo approvato, voltati rispettivamente alle bitte di prua e di poppa; le altre estremità devono penzolare fuoribordo fino a circa un metro dal livello del mare, per l'eventuale presa a rimorchio della nave in caso di disormeggio d'emergenza.

Durante la permanenza della nave al terminale, è vietato eseguire lavori a bordo che rendano inutilizzabile l'apparato motore, gli organi di governo ed altre apparecchiature che riducano l'efficienza dell'unità; eventuali lavori urgenti, necessari a garantire la sicurezza della nave, potranno essere eseguiti, in via del tutto eccezionale, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, con l'osservanza delle prescrizioni di volta in volta stabilite.

Il Capo turno, compatibilmente con le esigenze di servizio connesse allo svolgimento delle operazioni portuali, deve garantire una presenza costante in banchina per tutto il tempo di permanenza della/delle navi all'ormeggio.

## **ART.9 Procedure di emergenza**

### ***9.1 Superamento limiti operativi.***

In caso di peggioramento delle condizioni meteomarine, con valore del vento prossimo ai valori della *fascia rossa* di cui al precedente art.2, e/o valore dell'onda compreso nella *fascia gialla* (precedente art.2) devono essere intraprese le seguenti azioni:

- il Capo Turno informa il la Sala Operativa della Capitaneria di Porto, il Comandante della nave ed il Responsabile U.M.C.;
- il Capo turno e/o il Comandante della nave dispongono l'interruzione delle operazioni portuali;
- Il Comandante della nave predispone l'unità per il disormeggio;
- il Capo turno ed il foreman si coordinano per l'immediato sbarco di tutte le attrezzature/mezzi eventualmente impiegati per lo svolgimento delle operazioni portuali.

In caso di superamento dei limiti di operatività del terminale marittimo (valori di vento e onda rientranti nella *fascia rossa* di cui al precedente art.2):

- il Comandante della nave chiede l'intervento dei servizi tecnico-nautici del porto (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori); in mancanza provvede la Sala Operativa della Capitaneria di Porto;

- il Comandante della nave chiede l'autorizzazione al disormeggio;
- la Sala Operativa della Capitaneria di Porto coordina le azioni sopra riportate.

### **9.2. Emergenza a bordo o in banchina.**

Qualunque emergenza si verifichi a bordo della nave o in banchina deve esserne data immediata comunicazione alla Capitaneria di Porto.

Nel caso si verifichi una situazione di emergenza durante la permanenza in banchina, il comandante della nave deve interrompere immediatamente le operazioni ed attuare, sotto la propria responsabilità, tutte le misure antincendio, antinquinamento e di sicurezza in generale volte a salvaguardare l'ambiente ed a preservare la nave e l'equipaggio da qualunque pericolo, dandone al contempo informazione alla Capitaneria di Porto ed al Capo turno.

Chiunque abbia conoscenza, diretta o indiretta, di guasti, difetti o imperfetto funzionamento di apparecchiature comunque interessanti la sicurezza degli impianti di carico/scarico, o di altri inconvenienti che possano costituire pericolo per la nave o le infrastrutture portuali, ha l'obbligo di darne immediata notizia al Capo turno che, senza indugio, informa la Capitaneria di Porto, per gli eventuali provvedimenti di competenza.

Chiunque accerti un principio di incendio, deve dare immediatamente l'allarme ed adoperarsi per l'estinzione con i mezzi a disposizione.

La Capitaneria di Porto ordina/autorizza il disormeggio della nave:

- in caso di incendio a bordo, qualora l'allontanamento dell'unità dalla banchina si rendesse necessario per la salvezza della nave, del terminale o per la salvaguardia dell'ambiente;
- al verificarsi di qualunque tipo di incidente che dovesse verificarsi a bordo della nave o in banchina, tale da mettere in pericolo la sicurezza della nave, del terminale o dell'ambiente, qualora l'allontanamento dell'unità dalla banchina si rendesse necessario per la salvezza della nave, del terminale o per la salvaguardia dell'ambiente.

Al verificarsi di uno dei suddetti eventi, il Capo turno che ne abbia avuto conoscenza, diretta o indiretta:

- dispone l'immediata sospensione delle operazioni portuali;
- informa la Sala Operativa della Capitaneria di Porto/Nostromo di servizio.

Al verificarsi di uno dei suddetti eventi, il Comandante della nave:

- richiede l'intervento dei servizi tecnico-nautici del porto per il disormeggio;
- chiede alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto l'autorizzazione al disormeggio.

**E' facoltà della Capitaneria di Porto**, in considerazione dello svolgimento del traffico portuale, dell'impegno dei servizi tecnico-nautici del porto, delle condizioni meteomarine effettivamente registrate e delle previmeteo, **dettare disposizioni relative all'operatività del terminale ed alle manovre di ormeggio/disormeggio dell'unità, diverse ed eventualmente in contrasto con le disposizioni riportate nel presente provvedimento.**

#### **ART.10 Doppio accosto**

A seguito di valutazione delle condimeteo e previmeteo la Capitaneria di Porto può autorizzare il contemporaneo ormeggio al pontile principale di n.2 unità (una delle quali di tipo multipurpose) la cui lunghezza fuori tutto non sia complessivamente superiore a mt.340.

In caso di doppio accosto di cui al precedente comma 1, salvo diversa disposizione della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, il Gruppo Ormeggiatori assicura il controllo delle condizioni di ormeggio delle due unità con sopralluoghi a cadenza periodica (ogni 4 ore); tali controlli devono riguardare, in particolare, l'incrocio dei cavi di poppa della prima nave con i cavi di prora dell'unità tipo multipurpose ormeggiata verso la radice del pontile. L'esito del controllo deve essere immediatamente comunicato alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

Qualora il controllo evidenzi la necessità/opportunità di una qualunque modifica all'ormeggio di una o di entrambe le unità per la loro stessa sicurezza, la medesima comunicazione deve essere inoltrata al Nostro di servizio per le opportune valutazioni e le eventuali comunicazioni al/ai comando/i di bordo interessato/i.

In merito alla periodicità dei suddetti controlli, in considerazione delle condimeteo presenti in zona, del rateo di scarica/caricazione, della lunghezza delle navi in questione e degli eventuali periodi di sospensione delle operazioni portuali (per motivi tecnici o altro), la Capitaneria di Porto di Civitavecchia, può dettare disposizioni diverse rispetto a quanto previsto al precedente comma 2.

Non è consentito il doppio accosto qualora la prua della nave ormeggiata in testata superi il limite esterno della banchina stessa.

Per il servizio reso con modalità e tempi di cui ai precedenti commi 2 e 3, fatte salve eventuali intese con la società concessionaria del terminale marittimo e/o con gli armatori delle unità in questione, si applica la tariffa di cui agli artt.4 e 7 dell'ordinanza n.04/2011 in data 07.01.2011 della Capitaneria di Porto di Civitavecchia.

In caso di doppio accosto al pontile principale, alla partenza della nave multipurpose, a garanzia di una maggior sicurezza dell'ormeggio, la Capitaneria di Porto può disporre lo spostamento (shifting) dell'altra unità verso la radice della banchina, sino a raggiungere la posizione prevista in caso di accosto singolo.

## PARTE II<sup>^</sup>

### PONTILE SECONDARIO

#### ART.11 Manovra di avvicinamento

Possono ormeggiare al pontile secondario unità con pescaggio non superiore a mt.7,50.

E' obbligatorio l'impiego del servizio di pilotaggio e del servizio di rimorchio.

La manovra di avvicinamento della nave al terminale ha inizio nella zona di ancoraggio Alfa, nella rada del porto di Civitavecchia, anche nel caso in cui l'unità non sia alla fonda in attesa di autorizzazione all'ormeggio e qualunque sia la direzione di provenienza della nave.

L'imbarco del pilota deve avvenire nella zona di ancoraggio Alfa.

Durante la manovra di imbarco del pilota la velocità **non deve essere superiore a 6 nodi.**

La manovra di avvicinamento ed il successivo ormeggio possono essere effettuate **solo in ore diurne** (da 30 minuti prima dell'alba a 30 minuti dopo il tramonto), nel rispetto dei seguenti limiti:

#### Intensità del vento:

- < 10 nodi (direzione 2°- 3°- 4° quadrante)
- < 15 nodi (direzione 1° quadrante)

**Altezza significativa dell'onda** < mt. 1,00 (mt. 0,50 per le unità destinate al carico di genere umida)

La manovra di avvicinamento della nave al terminale ha inizio nella zona di ancoraggio Alfa, nella rada del porto di Civitavecchia anche nel caso in cui l'unità non sia alla fonda in attesa di autorizzazione all'ormeggio e qualunque sia la direzione di provenienza della nave.

Ferma restando la responsabilità del Comandante della nave per qualunque decisione attinente le manovre dell'unità, si riportano di seguito le velocità di manovra consigliate dall'ente tecnico Rina Industry e riportate sul manuale operativo all'uopo predisposto dallo stesso ente su incarico di Enel Produzione S.p.A.:

- |   |                              |
|---|------------------------------|
| •approccio alla zona di ancoraggio                                | <b>velocità &lt;6 nodi</b>   |
| •approccio al canale di accesso al pontile secondario             | <b>velocità &lt;3 nodi</b>   |
| •manovra nel canale di accesso al pontile secondario              | <b>velocità &lt;2 nodi</b>   |
| •velocità massima consentita di impatto sui parabordi in banchina | <b>velocità &lt;0,3 nodi</b> |

L'inizio della manovra di avvicinamento deve essere autorizzata dalla Capitaneria di Porto previa:

- ✓ **verifica** del corretto funzionamento di ondometro e anemometro, delle condimeteo e delle previmeteo;

- ✓ ricezione di specifica comunicazione, da parte del Responsabile U.C.M./Capo turno, circa l'agibilità della banchina.

Per la manovra di ormeggio devono essere impiegati almeno n.2 rimorchiatori.

**Devono essere utilizzati i cavi in dotazione ai rimorchiatori.**

In caso di mancato funzionamento della strumentazione elettronica a disposizione della Capitaneria di Porto per il controllo dei valori di onda e vento (ondametro e anemometro), l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di non autorizzare l'inizio della manovra di avvicinamento dell'unità al terminale sino al ripristino del funzionamento della suddetta strumentazione di controllo.

**ART.12  
Ormeggio**

Per la manovra di ormeggio è obbligatorio avvalersi dei servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio) del porto di Civitavecchia.

Al fine di garantire la sicurezza dell'ormeggio, in considerazione delle dimensioni dei parabordi presenti in banchina, devono essere predisposti almeno n.2 yokohama.

L'effettivo numero dei cavi di ormeggio è definito dal comandante della nave, supportato dal pilota, in base alle condizioni meteorologiche ed alle previsioni meteo. Tuttavia lo schema di ormeggio deve prevedere almeno:

- n.3 cavi alla lunga di prora
- n.2 spring di prora
- n.3 cavi alla lunga di poppa
- n.2 spring di poppa
- n.2 traversini

Devono essere mantenuti a bordo turni di guardia sufficienti a garantire un costante monitoraggio dei cavi di ormeggio, del pescaggio e dell'assetto generale dell'unità.

**ART.13  
Sosta della nave in banchina**

E' consentita la sosta della nave in banchina fino a quando i valori di vento e onda si mantengono entro i valori di seguito riportati:

- **Max altezza significativa d'onda**                      **mt. 1,00 (mt.0,5 nave con cenere umida)**
- **Max intensità del vento**                              **15 nodi (direzione 2°- 3°- 4° quadrante)**  
**20 nodi (direzione 1° quadrante)**

In caso di superamento dei suddetti limiti la nave ha l'obbligo di mollare gli ormeggi.

Il disormeggio può essere ordinato dalla Capitaneria di Porto anche in previsione del peggioramento delle condizioni meteo marine o nel caso in cui, pur non essendo stati superati i suddetti limiti, si ritenga necessario per garantire la sicurezza della nave e/o degli arredi portuali.

E' vietata la sosta in banchina di nave inoperosa.

#### **ART.14** **Svolgimento delle operazioni portuali**

Il comandante della nave è responsabile della condotta in sicurezza delle operazioni portuali.

Egli è tenuto a comunicare al Capo turno, con immediatezza, eventuali notizie circa il verificarsi di qualunque evento che possa costituire pericolo per lo svolgimento delle suddette operazioni o rischi comunque di compromettere il loro regolare svolgimento o che possa creare pregiudizio alla sicurezza della nave e/o del terminale.

Il personale addetto al terminale, che presta servizio in banchina deve essere convenientemente equipaggiato ed addestrato.

Il pontile secondario del terminale marittimo TVN deve essere evacuato da persone, veicoli e mezzi d'opera quando l'ondametro registri un'**altezza significativa dell'onda superiore a mt.2,00**

La nave deve essere sempre pronta al disormeggio a mezzo del proprio apparato propulsore.

**L'inizio delle operazioni portuali deve essere autorizzato dalla Sala Operativa della Capitaneria di Porto.**

Prima di iniziare le operazioni portuali il Comandante della nave, il Capo turno ed il Foreman devono concordare le procedure per interrompere le operazioni in caso di emergenza.

I mezzi d'accesso a bordo (scale reali, passerelle e biscagline), devono essere sempre disponibili, ben rizzati ed in buone condizioni di manutenzione.

Per tutta la durata della sosta in banchina la nave deve mantenere armata la biscagliana sul lato mare.

Durante lo svolgimento delle operazioni portuali e, in generale, durante la sosta della nave in banchina, il Comandante ed il Capo turno, ognuno per quanto di propria competenza, dovranno disporre continui controlli per accertare se permangono le condizioni di sicurezza e mantenersi in costante contatto con la Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

Qualora il Capo turno o il Comandante della nave accertino il venir meno delle suddette condizioni, dispongono l'immediata sospensione delle operazioni, dandone comunicazione all'Autorità Marittima, predisponendosi, se del caso, per la manovra di disormeggio.

E' altresì vietato svolgere operazioni portuali durante temporali con scariche elettriche.

Il Capo turno deve comunicare all'Autorità Marittima il termine delle operazioni portuali.

## **ART.15** **Disormeggio**

Per le manovre di disormeggio è obbligatorio avvalersi dei servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio) del porto di Civitavecchia.

La manovra di disormeggio deve essere autorizzata dalla Sala Operativa della Capitaneria di Porto e può essere eseguita anche in ore notturne.

E' obbligatorio l'impiego di almeno n.1 rimorchiatore.

La nave deve lasciare l'ormeggio al termine delle operazioni portuali.

Al fine di rendere più agevole la manovra di allontanamento dal terminale della nave diretta in rada è consentito l'attraversamento dell'area di precauzione e del settore di entrata/uscita dal porto di Civitavecchia con pilota a bordo e **su autorizzazione della Sala Operativa della Capitaneria di Porto**, a seguito di valutazione del traffico portuale e delle condizioni meteo marine.

L'eventuale movimento della nave lungo banchina deve avvenire con apparato propulsivo in moto e pilota a bordo.

**In caso di peggioramento delle condimeteo, tale da far ritenere probabile il superamento dei valori limite di vento e onda di cui al precedente art.13, la Sala Operativa della Capitaneria di Porto può disporre l'immediato disormeggio dell'unità.**

In caso di disormeggio dell'unità prima della fine delle operazioni portuali, la Capitaneria di Porto autorizza il riormeggio della stessa previa:

- ricezione di nuova domanda di accosto da parte dell'Agenzia Marittima
- comunicazione, da parte del Capo turno, circa l'agibilità della banchina

## **ART.16** **Norme di sicurezza durante la permanenza della nave in banchina**

E' vietato l'uso delle ancore durante le manovre di ormeggio/disormeggio e durante la sosta della nave in banchina. Solo in caso di emergenza, immediatamente comunicata all'Autorità Marittima, il Comando di bordo può disporre l'utilizzo.

Durante la sosta della nave al terminale l'equipaggio continua a svolgere i turni di servizio in assetto di navigazione.

La nave deve essere sempre pronta a muovere con il proprio apparato propulsore, per lasciare prontamente l'ormeggio in caso d'emergenza o su disposizione dell'Autorità Marittima, per fatti contingenti connessi alla sicurezza del terminale e/o della nave stessa.

Durante la permanenza della nave al terminale, è vietato eseguire lavori a bordo che rendano inutilizzabile l'apparato motore, gli organi di governo ed altre apparecchiature che riducano l'efficienza dell'unità. Eventuali lavori urgenti, necessari a garantire la sicurezza della nave,

potranno essere eseguiti, in via del tutto eccezionale, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, con l'osservanza delle prescrizioni di volta in volta stabilite.

E' facoltà della Capitaneria di Porto, in considerazione dello svolgimento del traffico portuale, dell'impegno dei servizi tecnico-nautici del porto, delle condizioni meteomarine effettivamente registrate e delle previsioni, dettare disposizioni relative all'operatività del terminale ed alle manovre di ormeggio/disormeggio dell'unità, diverse ed eventualmente in contrasto con le disposizioni riportate nella presente autorizzazione.

## **ART.17** **Procedure di emergenza**

### ***17.1 Superamento limiti operativi***

In caso di repentino peggioramento delle condizioni meteomarine (con superamento dei valori di cui al precedente art.13) devono essere intraprese le seguenti azioni:

- il Capo Turno informa la Sala Operativa della Capitaneria di Porto, il Comandante della nave ed il Responsabile U.M.C.;
- il Capo turno e/o il Comandante della nave dispongono l'interruzione delle operazioni portuali;
- il Comandante della nave chiede l'intervento dei servizi tecnico-nautici del porto (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori); in mancanza provvede la Sala Operativa della Capitaneria di Porto;
- il Comandante della nave chiede l'autorizzazione al disormeggio

### ***17.2 Emergenza a bordo o in banchina***

Qualunque emergenza si verifichi a bordo della nave o sulle banchine del terminale deve essere data immediata comunicazione all'Autorità Marittima.

In tal caso il comandante della nave deve interrompere immediatamente le operazioni portuali ed attuare, sotto la propria responsabilità, tutte le misure antincendio, antinquinamento e di sicurezza volte a salvaguardare l'ambiente ed a preservare la nave e l'equipaggio da qualunque pericolo; delle azioni intraprese deve dare immediata informazione alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto ed al Capo turno presente in banchina.

Chiunque abbia conoscenza, diretta o indiretta, di guasti, difetti o imperfetto funzionamento di apparecchiature comunque interessanti la sicurezza degli impianti a terra o di altri inconvenienti che possano costituire pericolo per la nave o le infrastrutture portuali, ha l'obbligo di darne immediata notizia al Capo turno che, senza indugio, informa l'Autorità Marittima, per gli eventuali provvedimenti di competenza.

Chiunque accerti un principio di incendio, deve dare immediatamente l'allarme ed adoperarsi per l'estinzione con i mezzi a disposizione.

In caso di incendio, esplosione o altra grave emergenza a bordo della nave, l'allarme deve essere dato anche mediante i segnali acustici previsti dalla Colreg 1972 (Norme per prevenire gli abbordi in mare).

La Capitaneria di Porto ordina/autorizza l'immediato disormeggio della nave:

- in caso di peggioramento delle condizioni meteorologiche che non rendano sicura la permanenza della nave in banchina per la salvaguardia della nave stessa o degli arredi portuali;
- in caso di incendio a bordo, qualora l'allontanamento dell'unità dalla banchina si rendesse necessario per la salvezza della nave, del terminale o dell'ambiente;
- al verificarsi di qualunque tipo di incidente che dovesse verificarsi a bordo della nave o in banchina, tale da mettere in pericolo la sicurezza della nave, del terminale o dell'ambiente, qualora l'allontanamento dell'unità dalla banchina si rendesse necessario per la salvezza della nave, del terminale o dell'ambiente.

## **PARTE III<sup>A</sup>**

### **DISPOSIZIONI COMUNI**

#### **ART.18**

##### **Prevenzione incendio**

Durante la permanenza delle navi al terminale TVN, in banchina e a bordo è **vietato**:

- usare apparecchi che producano scintille o fiamma libera;
- usare fornelli elettrici, linee elettriche volanti, ventilatori ed altri apparecchi capaci di produrre scintille;
- usare lampade elettriche portatili, telefoni e VHF di tipo non approvato;
- azionare le pompe a vuoto;
- introdurre materiali e merci infiammabili;
- portare armi, munizioni, razzi, fuochi artificiali e qualunque tipo di esplosivo;
- eseguire lavori con l'uso di saldatrici o di fiamma ossidrica e con altri attrezzi che possano produrre scintille;
- eseguire lavori di degassificazione

Nell'ambito del terminale, in presenza di nave in banchina e a bordo della stessa i lavori con uso della fiamma ossidrica ed ossiacetilenica o della saldatura elettrica possono essere eseguiti solo in casi eccezionali, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, nel rispetto delle disposizioni di cui al Regolamento di sicurezza del porto e della rada di Civitavecchia.

**ART.19**  
**Servizio integrativo antincendio**

Durante la sosta della/e nave/i deve essere presente una squadra del Servizio Integrativo Antincendio del porto di Civitavecchia, costituita da n.2 Guardie ai Fuochi, con idoneo mezzo antincendio; tale squadra, in caso di emergenza, deve porre in essere i primi interventi necessari a limitare i danni e a ridurre il pericolo per la nave, il terminale marittimo e l'ambiente. Essa affianca, a titolo integrativo, il personale dei VV.F. intervenuto sul posto, nel rispetto delle prescrizioni contenute nel "Piano antincendio del porto di Civitavecchia".

In caso di contemporanea presenza di navi su entrambe i pontili, la suddetta squadra deve essere in posizione tale da garantire un intervento immediato sulle due banchine.

**ART.20**  
**Rifornimento idrico e bunkeraggio**

Le operazioni di bunkeraggio devono essere effettuate in rada, nel rispetto delle prescrizioni dettate dal Regolamento di sicurezza del porto e della rada di Civitavecchia.

Può essere autorizzato il bunkeraggio a nave ormeggiata su banchine del terminale TVN solo in casi del tutto eccezionali e di estrema necessità, previa sospensione delle operazioni portuali, solo in ore diurne ed in presenza di condizioni meteomarine favorevoli.

In caso di doppio accosto al pontile principale i suddetti servizi non possono in alcun caso essere forniti alle due navi contemporaneamente.

Il rifornimento idrico può essere effettuato anche durante lo svolgimento delle operazioni portuali, purchè in ore diurne ed in presenza di condizioni meteomarine favorevoli.

**ART.21**  
**Servizio antinquinamento**

Durante le operazioni portuali, al fine di evitare la dispersione in mare di carbone e/o cenere in caso di accidentale fuoriuscita di tali prodotti dal circuito chiuso, devono essere dislocate, tra nave e banchina, panne galleggianti/assorbenti ritenute idonee dalla Capitaneria di Porto di Civitavecchia.

Le suddette panne non devono in alcun modo essere di intralcio al regolare svolgimento delle operazioni portuali, né alle manovre di ormeggio/disormeggio delle navi.

La movimentazione (predisposizione e raccolta) e la manutenzione delle suddette panne sono assicurate dalla società concessionaria del servizio antinquinamento nel porto di Civitavecchia.

Durante la permanenza delle navi presso il terminale marittimo TVN, la medesima società garantisce il pronto intervento H24 in caso di necessità connessa all'utilizzo delle panne.

Le modalità di espletamento del servizio devono essere concordate tra la stessa società e l'Enel S.p.A., concessionaria delle banchine, ed approvate dalla Capitaneria di Porto di Civitavecchia.

## **ART.22**

### **Richiamo ad altre norme**

Ferma restando l'applicazione delle vigenti norme in materia di operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo e trasporto di merci alla rinfusa, con particolare riferimento alla specifica natura del carico trasportato e fatta salva l'applicazione delle vigenti norme in materia ambientale, per quanto non espressamente previsto dal presente regolamento, si applicano in quanto compatibili, le disposizioni contenute nel *Regolamento di sicurezza del porto di Civitavecchia*.

Civitavecchia, 02.02.2012

IL COMANDANTE  
C.V. (CP) Fedele NITRELLA\*

\*Firma autografa sostituita da indicazione a stampa ai sensi  
dell'art. 3, comma 2, del D. Lgs. 39/1993