



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

CAPITANERIA DI PORTO

ROMA

Sezione Tecnica/Sicurezza e Difesa Portuale

Viale Traiano N. 37, 00054 FIUMICINO

ORDINANZA

**REGOLAMENTO DI SICUREZZA PER LE OPERAZIONI DI ORMEGGIO E
DISORMEGGIO PRESSO IL TERMINALE DI MOVIMENTAZIONE DI GPL
ANTISTANTE LA COSTA DI ARDEA (RM)**

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

VISTI :l'atto formale n°134 del 3 luglio 2015 (Rep. Degli atti n.151/2015) 9 (Rep. n. 152), rilasciata in favore della Soc. Fiamma 2000 s.p.a. per l'occupazione di un'area demaniale marittima e di uno specchio acqueo per una superficie complessiva di mq. 3.094(dei quali mq 3016 per la condotta sottomarina e mq. 78,50 di specchio acqueo per l'ubicazione di una monoboa) in località Tor San Lorenzo del Comune di Ardea, quali infrastrutture di collegamento con il deposito costiero di GPL ubicato in territorio del Comune di Pomezia;

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

la nota n°87683 in data 21 dicembre 2021 del Comando provinciale Vigili del fuoco di Roma, con il quale è stato chiesto alla Direzione Regionale VV F Lazio di sottoporre al comitato tecnico regionale di cui all'art.10 del d.lgs. n°105/2015 la documentazione che produrrà Fiamma 2000Spa concernente la verifica del documento di valutazione dei rischi

il verbale della Commissione locale ex art. 48 Regolamento per l'Esecuzione del Codice della Navigazione, in data 5 maggio 2021 con cui, in esito alla disamina della documentazione prodotta ed ai risultati delle prove e dei controlli eseguiti, è stato autorizzato l'esercizio provvisorio dell'impianto, a seguito della realizzazione dell'ampliamento delle infrastrutture di stoccaggio ed imbottigliamento ubicate a terra;

la nota prot.14484 in data 20.05.2021 della Direzione Generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, trasporti marittimi e per vie d'acqua dei Porti, con la quale, 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 al verbale redatto in data 5 maggio 2021, si esprime parere favorevole all'esercizio provvisorio dei n.2 serbatoi da mc. 5000 cadauno;

la documentazione trasmessa dalla soc. Fiamma 2000 in allegato alla nota n°2022/0044 DIRGEN del 17 febbraio, assunta al protocollo al n.4496 in data 17 feb 2022, con la quale il terminalista chiede di valutare il CPI del maggio 2016 e la documentazione tecnica redatta dal RINA nel 2008 e nel

2013 sull'infrastruttura d'ormeggio (campo boe), ai fini della richiesta revisione del documento di valutazione dei rischi;

il Dp. prot. n.28732 del 07.03.22 del Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto che ha condiviso la non obbligatorietà del servizio antinquinamento nel corso delle operazioni di ormeggio e disormeggio delle unità presso il terminale di movimentazione GPL di Ardea e confermando, allo stesso tempo, la necessità di un'unità appoggio, nel corso delle attività di scarica, con limitate capacità di contenimento e di *early warning* volta a mitigare il rischio inquinamento in relazione non alla tipologia di prodotto movimentato bensì, invece, alla presenza di più unità che operano contemporaneamente in un'area ristretta e al tempo stesso situata in mare aperto e distane dall'ambito portuale di riferimento.

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

le proprie ordinanze:

- n.82/2014 del 01/08/2014, recante disciplina del *"Servizio integrativo di vigilanza/prevenzione antincendio"*;
- n. 27/2015 in data 17/4/2015, recante l'approvazione del *"Regolamento operativo per le attività tecniche al terminale marittimo GPL di Ardea"*;
- n.14/2022 del 21/02/2022, recante l'approvazione *"Regolamento operativo per le attività tecniche al terminale marittimo GPL di Ardea"*;
- n.158 del 31/10/2022 con la quale è stato prorogato fino al 31 marzo 2023 il periodo di applicazione sperimentale del *"Regolamento operativo per le attività tecniche al terminale marittimo GPL di Ardea"*;

TENUTO CONTO dei contenuti delle riunioni istruttorie svolte in data 24 marzo 2021, 18 ottobre 2021, 13 gennaio 2022 e 3 febbraio 2022 e 27 ottobre 2022 con i prestatori dei servizi tecnico/nautici di ormeggio, pilotaggio e rimorchio, alla presenza dei rappresentanti di FEDEPILOTI ed ANGOPI, nonché alla luce del confronto conclusivo effettuato con la Soc. Fiamma 2000 in data 3 febbraio 2022;

della necessità di adottare una rivisitazione delle procedure di ormeggio e disormeggio, di cui al regolamento di sicurezza approvato con ordinanza n.27/2015 in data 17 aprile 2015, con fissazione dei limiti operativi (altezza dell'onda, intensità del vento e lunghezza massima delle gasiere) sulla scorta di puntuali elementi e richieste di integrazione pervenute dai servizi tecnico-nautici (corporazione dei piloti e gruppo ormeggiatori) nel corso delle riunioni svoltesi in data 24 marzo e 18 ottobre 2021 e 13 gennaio 2022 e del 03 febbraio 2022 e 27 ottobre 2022;

RITENUTO necessario, ai fini della sicurezza della navigazione e dell'infrastruttura portuale, sottoporre a revisione la disciplina delle operazioni di ormeggio, disormeggio e lo svolgimento delle operazioni tecniche di scarica, effettuate con l'ausilio dei servizi tecnico-nautici presso il campo boe; nelle more che, sul versante della prevenzione incendi, il CTR di cui all'art.10 del d.lgs. n.105/2015 esamini la documentazione prodotta dalla Soc. Fiamma 2000, con la citata nota del 17 febbraio 2022, a titolo di aggiornamento o revisione delle misure di prevenzione

e/o mitigazione dei rischi, correlati al mantenimento in esercizio del campo boe, sulla base dell'analisi del rischio redatta dal Rina nel 2008;

CONSIDERATO che, alla luce del monitoraggio delle operazioni di ormeggio/disormeggio delle unità, effettuato nel corso del periodo di applicazione sperimentale del regolamento, si ritiene che vadano mantenuti i limiti operativi ivi fissati, in quanto strettamente legati alla tipologia dell'infrastruttura (campo boe);

PRESO ATTO delle osservazioni di competenza pervenute da parte della Soc. Ecolroma srl con le note del 16.08.23 e del 07.09.23, di Fedepiloti con nota prot. n.123/PEC del 29.08.23, e di Angopi con nota prot. 192/2023/PP/fn del 31.08.23 in relazione alla bozza del nuovo Regolamento di sicurezza per le operazioni di ormeggio e disormeggio delle unità presso il terminale di movimentazione GPL di Ardea;

VISTI gli artt. 17, 30, 62, 68, 81 del Codice della Navigazione e l'art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione;
la Legge 05.06.1962, n. 616 sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;

APPROVA IL SEGUENTE REGOLAMENTO

ART. 1

(Area di sicurezza circostante al campo boe)

1. Nel tratto di mare circostante il campo boe è individuata un'area di sicurezza con centro nel punto di coordinate geografiche Lat 41° 33',672 N Long 012° 29',144 E e raggio di 0,5 miglia (in cartografia indicata con R3) in cui sono vietate le seguenti attività:
 - navigazione - ivi compresi l'ancoraggio e la sosta -
 - pesca con qualunque modalità;
 - qualsiasi attività subacquea;
 - qualunque altra attività non espressamente autorizzata dall'Autorità Marittima.
2. Sono esclusi dal divieto di cui al comma 1, le unità della Guardia Costiera, delle forze di polizia; le unità di soccorso, i mezzi dei servizi tecnico-nautici e le unità ausiliarie per le operazioni di discarica e/o di manutenzione dell'infrastruttura, espressamente autorizzati dall'Autorità Marittima;

ART. 2

(Zona di fonda)

1. La nave in arrivo, prima dell'ormeggio al campo boe, ha facoltà di ancorare nel punto di fonda con coordinate Lat. 41° 33',6 Nord - Long. 012° 27',3 Est, e raggio di 0,5 miglia, in cartografia indicato con Z1
2. L'autorizzazione all'ancoraggio, valutate le condizioni meteomarine in atto, è rilasciata alla nave in arrivo dalla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Roma, sulla base della nota di previsione di arrivo pervenuta con non meno di 48 ore di anticipo, che rechi i dati identificativi della nave e del carico. Ultimata la manovra di ancoraggio, la nave comunica alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto l'ora e le coordinate geografiche del punto di fonda.

3. Durante la permanenza alla fonda, la nave assicura ascolto radio continuo, con obbligo di informare senza ritardo la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di qualsiasi evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza e/o possa costituire pericolo per l'ambiente marino.
La nave alla fonda
 - è tenuta all'osservanza delle prescrizioni applicabili di cui al "Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare" (COLREG 72);
 - assicura la tempestiva attivazione dei servizi di emergenza a bordo, nel rispetto della normativa internazionale e delle certificazioni di sicurezza.
4. A bordo della nave alla fonda, l'effettuazione di lavori di manutenzione è soggetta all'autorizzazione della Autorità Marittima, fatti salvi interventi urgenti, necessari al ripristino della funzionalità dell'apparato motore, l'efficienza dei servizi e delle dotazioni di sicurezza della nave o per la protezione dell'ambiente marino. I lavori con fiamma, sono soggetti ad autorizzazione dell'Autorità Marittima nel rispetto della regolamentazione di tale attività, vigente nell'ambito portuale di Fiumicino

ART. 3 **(Area di Check Point)**

1. È individuata una c.d. "Area di Check Point" con centro nel punto di coordinate Lat. 41° 32',0 Nord - Long. 012° 27',3 Est, e raggio di 0,5 miglia (indicata in cartografia con A1).
2. Dall'area "A1" la nave dirige con rotta diretta verso il campo boe, salvo che il Comandante della nave, sulla base dei suggerimenti del pilota a bordo, consideri più sicura una modifica della rotta di avvicinamento, in relazione alle condizioni meteo marine in atto.

ART.4 **(Navi ammesse all'ormeggio – attività preparatorie e misure di sicurezza)**

1. Possono ormeggiare al campo boe navi gasiere di lunghezza f.t. (LOA) non superiore a 205 metri, purché dotate di ancore con non meno di 8 lunghezze di catene a bordo.
2. La nave, prima dell'inizio della manovra di ormeggio, predispone:
 - la gru sul lato di sinistra, con capacità adeguata a sostenere il *dynamic amplification factor* dovuto al moto ondoso (3 ton SWL), per il sollevamento del tratto terminale della manichetta galleggiante;
 - una ghia per le imbarcazioni di servizio sul lato sinistro, leaving lines e salvagente su entrambi i lati;
 - scala per il pilota su entrambi i lati, durante la permanenza della nave all'ormeggio;
 - un cavo di ormeggio per boa di lunghezza non inferiore a 200 mt. e diametro non superiore a 60 mm. maneggevoli, galleggianti e con protezione sulla gassa.
3. È responsabilità del capo terminale e del *loading master*, verificare, prima dell'inizio delle operazioni di ormeggio/disormeggio al campo boe, che l'infrastruttura, in tutte le sue componenti, sia efficiente ed in sicurezza.
4. Per le finalità di cui al comma 2, il terminalista assicura:
 - il rivestimento della superficie delle boe, per l'intera superficie calpestabile, con materiale antiscivolo, da mantenere pulito attraverso lavaggio periodico ad alta pressione;
 - la verifica periodica delle catenarie di ancoraggio e delle boe, da sottoporre ad ispezione subacquea periodica, a cadenza semestrale;

- la manutenzione e la funzionalità dei ganci a scocco ubicati sulle boe per il rilascio dei cavi d'ormeggio,
- il corretto funzionamento del sistema di videocamere remotizzate con la sala operativa della capitaneria di porto.

ART. 5 **(Check-list di sicurezza terra-mare)**

1. Il comandante della nave in arrivo compila l'elenco di controllo (check-list) di cui all'allegato I previsto dall'articolo 7, comma 2 del decreto dirigenziale 02.08.2007, recante "*Norme provvisorie per il trasporto marittimo alla rinfusa delle merci pericolose allo stato gassoso, norme per gli allibi e procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco ed il nulla osta allo sbarco delle merci medesime*", da far controfirmare al *loading master*.
2. Il raccomandatario provvede affinché la check list, debitamente controfirmata, pervenga, anche con modalità telematiche, all'Autorità Marittima, unitamente alla nota di informazione all'arrivo e comunque prima dell'inizio delle operazioni di sbarco del prodotto.
3. Il comandante della nave informa senza ritardo la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Roma di qualunque evento che possa pregiudicare la sicurezza o costituire pericolo per l'ambiente.
4. Il pilota, presa visione della lista di controllo, una volta a bordo informa tempestivamente la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Roma qualora rilevi deficienze che possano pregiudicare la sicurezza delle operazioni di ormeggio.

ART. 6 **(Avvicinamento al campo boe)**

1. La nave comunica all'Autorità Marittima, con un preavviso non inferiore alle quarantotto ore, anche con modalità telematica o tramite il raccomandatario, la data e l'ora di previsto arrivo al campo boe, aggiornando la previsione almeno 6 ore prima dell'effettivo arrivo.
2. All'atto dell'aggiornamento, la nave contatta la sala operativa chiedendo l'autorizzazione a raggiungere l'area di fonda (Z1) o l'area di check point (A1) di cui agli articoli 2 e 3.

ART. 7 **(Ormeggio – limiti operativi)**

1. La manovra di ormeggio è soggetta ai sottoelencati limiti operativi:
 - a) inizio non oltre le 2 (due) ore che precedono il tramonto, per garantire lo svolgimento con luce diurna.
 - b) vento di intensità non superiore a 15 nodi con raffiche fino a 18 nodi, proveniente da tutti i quadranti, ed altezza significativa (Hs) dell'onda non superiore a 130 cm.
2. I parametri di intensità di vento ed altezza significativa dell'onda, di cui al comma 1 lett. b), in funzione delle possibili variabili della situazione in atto, legate alle caratteristiche dell'unità o alle condizioni meteo registrate localmente, sono soggetti ad un margine di tolleranza del 10%.
3. L'esecuzione della manovra oltre i parametri di cui al comma 1 e comunque entro i limiti di cui al comma 2, avviene sulla scorta della valutazione effettuata dal comandante della nave e dal pilota, sentito il c.te del R/re, gli ormeggiatori ed il loading master, e previa condivisione con la S.O. della Capitaneria di porto di Roma.

4. Per i dati relativi a provenienza/intensità del vento ed altezza dell'onda fa fede la stazione meteo ubicata al campo boe, con lettura remotizzata presso la Sala Operativa della Capitaneria di porto di Roma.
5. Le catene delle ancore da impiegare per l'ormeggio devono essere pronte ad essere smanigliate o filate in mare in caso di necessità.
6. La nave gasiera, ricorrendo le condizioni operative di cui al comma 1, effettua la manovra con l'ausilio di un solo rimorchiatore. L'impiego di un secondo rimorchiatore è previsto per la manovra di unità di LOA superiore a 185 mt. che siano prive di elica trasversale di prua
7. Ultimata la manovra d'ormeggio, la nave comunica alla Sala Operativa della Capitaneria di porto di Roma:
 - l'ora di fine manovra;
 - l'ora di avvio delle operazioni di scarica.
8. Durante la fase di ormeggio e di stazionamento della nave al campo boe, il terminalista assicura la presenza di un'unità appoggio per attività di assistenza, vigilanza ed antinquinamento; equipaggiata con almeno 80 metri di panne assorbenti, dotato di una pompa antincendio di primo intervento ed allestito con un tangone fuoribordo da 5 metri.
9. L'unità appoggio è destinata prioritariamente ai sottonotati impieghi:
 - trasporto della cassa materiali;
 - allontanamento del gavitello dalla manichetta durante la manovra di avvicinamento/allontanamento della nave;
 - supporto alle operazioni di connessione/disconnessione della manichetta,
 - vigilanza ambientale in fase di scarica
 - posizionamento dei gavitelli per l'individuazione dei punti di fonda su indicazione del Pilota.

ART. 8

(Stazionamento della nave all'ormeggio – limiti operativi)

1. Durante la permanenza al campo boe, la nave assicura ascolto radio continuo, con obbligo di informare immediatamente l'Autorità marittima di qualsiasi evento che possa compromettere la sicurezza e/o costituire pericolo per l'ambiente marino.
2. La nave ormeggiata mostra, 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.
3. I servizi di bordo sono mantenuti in piena efficienza, assicurando, in particolare, la possibilità di salpare immediatamente le ancore, di mettere in moto per manovrare prontamente e la verifica costante del punto di fonda.
4. Il *loading master* permane a bordo durante le operazioni di scarica ed è responsabile dell'efficienza del terminale per ricevere il carico.
5. La permanenza al campo boe è consentita con condizioni meteo marine comprese entro i seguenti limiti operativi:
 - vento I e II quadrante d'intensità non superiore a 20 nodi, ed altezza significativa (Hs) d'onda non superiore a 150 cm;
 - vento III e IV quadrante d'intensità non superiore a 15 nodi, ed altezza significativa (Hs) d'onda non superiore a 130 cm;
6. I parametri di intensità di vento ed altezza significativa dell'onda, di cui al comma 5, in funzione delle possibili variabili della situazione in atto, legate alle caratteristiche dell'unità o alle condizioni meteo registrate localmente, sono soggetti ad un margine di tolleranza del 10%.
7. L'esecuzione della manovra oltre i parametri di cui al comma 5 e comunque entro i limiti di cui al comma 6, avviene sulla scorta della valutazione effettuata dal comandante della nave e dal pilota, sentito il c.te del R/re, gli ormeggiatori

- ed il loading master, e previa condivisione con la S.O. della Capitaneria di porto di Roma.
8. In particolari condizioni meteomarine, per le operazioni di disormeggio può essere impiegata in supporto l'unità appoggio con a bordo personale del gruppo ormeggiatori;
 9. Per i dati relativi all'intensità del vento ed all'altezza dell'onda fa fede la stazione meteo ubicata al campo boe, con lettura remotizzata presso la sala operativa della Capitaneria di porto di Roma.
 10. In caso di superamento dei citati parametri di cui al comma 3, il comandante della nave, sentito il *loading master*, e d'intesa con i servizi tecnico nautici, lascia l'ormeggio con l'ausilio dei servizi tecnico nautici e dell'unità appoggio.
 11. In caso di emergenza, il comandante della nave, lascia l'ormeggio con l'ausilio del solo rimorchiatore in assistenza e dell'unità appoggio qualora non sia possibile attendere il tempo necessario all'arrivo del personale del gruppo ormeggiatori.
 12. È fatto divieto a bordo della nave ormeggiata di effettuare lavori di manutenzione, salvo espressa autorizzazione dell'Autorità marittima. È comunque vietato eseguire lavori che limitino o pregiudichino, anche temporaneamente, l'utilizzo o l'efficienza dell'apparato motore, degli organi di governo e delle attrezzature per il disormeggio.

ART. 9

(Illuminazione della coperta della nave e funzionalità della stazione meteo e di videosorveglianza)

1. Durante la permanenza della nave all'ormeggio, è garantita un'idonea illuminazione della coperta, con particolare riguardo ai punti di ormeggio, ai cavi ed ai collegamenti con le manichette per la movimentazione del prodotto.
2. Durante le fasi di ormeggio/disormeggio e di stazionamento nel campo boe, il terminalista assicura il funzionamento della stazione meteorologica e del sistema di videosorveglianza, con letture/videoterminali remotizzati anche presso la Sala Operativa della Capitaneria di porto di Roma.

ART. 10

(Disormeggio)

1. A disarica ultimata, il comando di bordo comunica alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Roma l'ora di distacco della manichetta dall'impianto.
2. La nave procede, al disormeggio con l'assistenza dei servizi tecnico nautici e, se in ore notturne, il terminalista provvede ad assicurare idonea illuminazione delle boe di ormeggio.
3. La data e l'ora di prevista partenza della nave sono comunicate alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto con un preavviso non inferiore a dodici ore, da confermare almeno tre ore prima.
4. Ultimata la manovra di disormeggio, la nave ne dà comunicazione alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto con indicazione dell'ora, della rotta di allontanamento e del porto di destinazione.

ART. 11

(Prevenzione antincendio)

1. Nell'ambito del campo boe, sulla nave gasiera e sulle unità ivi operanti, è vietato:
 - a) fumare o utilizzare dispositivi, macchinari ed utensili che producano scintille o fiamma libera, tenere accesi fuochi di qualunque genere;

- b) usare dispositivi elettrici (lampade elettriche portatili, telefoni e VHF) di tipo non approvato (antiscintille);
 - c) utilizzare apparecchiature radar non in conformità alle previsioni del decreto dirigenziale 2 agosto 2007 e nella *Guida internazionale per la sicurezza delle navi petroliere e dei terminal* (ISGOTT) dallo stesso richiamate;
2. Durante le fasi di scarica è assicurato un servizio integrativo antincendio, dotati di sistemi di comunicazione VHF con il comando ed il *loading master*.

ART. 12

(Autorizzazioni alle persone che si recano a bordo)

1. L'accesso alla nave, in fase di scarica, è subordinato all'autorizzazione dell'Autorità Marittima, a seguito di
 - a) preventive intese, qualora si tratti di dipendenti di Amministrazioni pubbliche/FF.di P. che abbiano necessità ad accedere per le rispettive attività d'ufficio (ADM, Vigili del Fuoco, PdS, GdF);
 - b) richiesta che pervenga dal raccomandatario marittimo, con allegata copia del documento d'identità del personale che ha necessità di accedere, qualora si tratti di fornitori/provvettori, ispettori del carico o dipendenti di ditte incaricate della manutenzione.
2. Le generalità complete di tutti i soggetti esterni (visitatori, fornitori, personale di agenzia, organismi di tutela e sindacati dei marittimi etc.) che accedono a bordo, sono registrate sul "Registro dei Visitatori" a cura del PFSO, in aderenza alle procedure del PFSP del terminale.
3. L'accesso a bordo di personale di ditte incaricate dell'effettuazione di interventi di manutenzione/riparazione è subordinato alla redazione della specifica documentazione finalizzata alla prevenzione dei rischi di infortunio sui luoghi di lavoro dovuti ad interferenze.

ART. 13

(Zone di divieto, sanzioni e notifica ai comandanti delle unità in arrivo)

1. Nella zona di rispetto di cui all'art. 1, nella zona di fonda di cui all'art. 2, 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 -,
 - la pesca con qualunque modalità;
 - qualunque attività subacquea;
 - qualunque altra attività non espressamente autorizzata dall'Autorità Marittima.
2. Sono esentati dai divieti di cui al comma 1 il personale ed i mezzi della Guardia Costiera, delle forze di polizia, delle unità di soccorso, dei servizi tecnico-nautici e delle unità ausiliarie.
3. I contravventori alla presente ordinanza incorrono negli illeciti di cui alle sottotestate norme:
 - a) 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 alla condotta di unità da diporto;
 - b) 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) 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.

4. Il raccomandatario marittimo della nave in previsione d'arrivo è tenuto a far pervenire copia del presente regolamento, in lingua inglese, al comandante, con anticipo non inferiore a 48 ore rispetto alla data di previsto arrivo.

ART. 14

(Conclusione del periodo sperimentale - Entrata in vigore e pubblicità)

1. Il presente regolamento entrerà in vigore, in via ordinaria, dalle ore 00:01 del 1° ottobre 2023.
2. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare il presente regolamento la cui pubblicità è assicurata mediante
 - l'affissione all'albo, ex art. 59 del regolamento per l'esecuzione al codice della navigazione,
 - l'invio alle categorie interessate;
 - pubblicazione sul sito istituzionale della Capitaneria di porto di Roma.
 - diffusione tra gli organi di informazione pubblica a carattere locale

Fiumicino, data della firma elettronica

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Giuseppe STRANO

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi
Del D.Lgs 7 marzo 2005 n. 82 e norme collegate

<i>Firmato Digitalmente da/Signed by:</i> GIUSEPPE STRANO
<i>In Data/On Date:</i> giovedì 21 settembre 2023 17:48:37