



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

CAPITANERIA DI PORTO DI PALERMO

ORDINANZA

REGOLAMENTO DI SICUREZZA DELL'AREA VTS DI PALERMO E DELLO SCHEMA DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Palermo:

VISTA: la convenzione di Londra del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 1974), cui l'Italia ha aderito e dato esecuzione con legge 23 maggio 1980, n° 313, ed in particolare il cap. V, reg. 12 "Vessel Traffic Services";

VISTO: il regolamento del servizio di pilotaggio, approvato con decreto ministeriale in data 01 luglio 1974;

VISTA: la legge n. 1085 del 27.12.1977 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione sul Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare" (COLREG 1972);

VISTO: Il D.P.R. 435 in data 8 novembre 1991 "Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare";

VISTA: la Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare (Montego Bay 1982), ratificata con L. n. 689/94, ed in particolare laddove prevede la possibilità per lo Stato costiero di adottare leggi e regolamenti relativamente al passaggio inoffensivo in rispetto della sicurezza della navigazione, il traffico marittimo e la salvaguardia dell'ambiente nel proprio mare territoriale;

VISTO: il Decreto Ministeriale 02 settembre 1996 del Ministro dei trasporti e della Navigazione, relativo all' "Obbligatorietà del servizio di pilotaggio all'interno del porto di Palermo";

VISTA: la legge 07 marzo 2001 n. 51 concernente l'attuazione di un sistema nazionale di controllo del traffico marittimo denominato Vessel Traffic Service (VTS);

VISTO: il Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n° 196 "Attuazione delle Direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale" e successive modifiche ed integrazioni;

VISTI: gli Avvisi di Carattere Generale edizione 2006, in particolare A.N. n. 8 (cavi e condotte sottomarini) e A.N. n. 10 (Raccomandazioni dell'I.M.O. (International Maritime Organization) relative alla sicurezza della navigazione – schemi di separazione del traffico;

VISTA: la propria ordinanza n. 06/2007 in data 22 gennaio 2007 con cui è stato approvato e reso esecutivo il "Regolamento di sicurezza del Porto e della Rada di Palermo con l'istituzione di uno schema di separazione del traffico e delle zone di ancoraggio" così come

modificato dall'ordinanza n. 24/07 in data 12 marzo 2007 e dall'ordinanza n. 77/08 in data 12 agosto 2008;

VISTO: il Decreto Ministeriale 02 ottobre 2008 relativo alla “Definizione dell’area di controllo del traffico marittimo di Palermo ed attivazione del relativo centro di controllo presso la Capitaneria di Porto di Palermo”;

VISTO: il Decreto Legislativo 08 novembre 2021, n° 197 “Recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE” e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO: il decreto 22 novembre 2023 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto col Ministro dell’ambiente e della sicurezza energetica, recante “Disposizioni attuative della Risoluzione IMO A.1158 (32) ai fini dell’erogazione dei servizi al traffico marittimo denominati Vessel Traffic Services (VTS)”, pubblicato nella G.U. n° 9 del 12/01/2024, che abroga e sostituisce il decreto 28 gennaio 2004 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adottato a norma del comma 1 dell’articolo 5 della legge n° 51/2001;

VISTA: la Risoluzione IMO A.1158(32) “Disposizioni per i servizi di assistenza al traffico marittimo”, che abroga e sostituisce la Risoluzione IMO A.857(20);

VISTA: la Direttiva Nazionale V.T.S./001, “Manuale Nazionale V.T.S.” edizione gennaio 2025, approvata dal Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto in data 14/02/2025;

VISTE: le proprie ordinanze nn. 03/2010, 04/2010 e 99/2016;

VISTI: gli articoli 17, 30, 62 e 81 del Codice della Navigazione e 59 e 524 del relativo regolamento d’esecuzione (parte marittima);

VISTO: il verbale della riunione svoltasi presso la Direzione Marittima di Palermo in data 9 dicembre 2025 con la quale è emersa la necessità di rivedere il campo di applicazione delle unità partecipanti al VTS;

ACQUISITO: il parere tecnico dell’Istituto Idrografico della Marina trasmesso con foglio prot. n. 17133 in data 14 dicembre 2006;

CONSIDERATO: che la Capitaneria di porto di Palermo è l’Autorità VTS a cui è demandata la responsabilità della gestione, conduzione e coordinamento del Centro VTS;

CONSIDERATA: la necessità di definire nel dettaglio gli obblighi di rapportazione navale al fine di assicurare al VTS un controllo efficace dell’area di interesse del VTS Palermo al fine di migliorare gli standard di sicurezza della navigazione, di ridurre i rischi di inquinamento o altri danni derivanti da collisione tra navi e di salvaguardare la vita umana in mare;

CONSIDERATO: che per raggiungere gli obiettivi prefissati con l’istituzione dello schema di separazione del traffico, in considerazione della tipologia di navi che normalmente scalano il Porto di Palermo, e della frequenza degli scali, è opportuno regolamentare le norme di comportamento che le navi devono tenere relativamente alla distanza dalle altre navi all’interno dell’area di precauzione;

RITENUTO: che per raggiungere gli obiettivi sopracitati è necessario adottare misure cautelative consistenti nelle limitazioni alle rotte ed alle velocità delle navi in arrivo ed in partenza dal porto di Palermo;

RITENUTO: che la determinazione del punto di fonda prima della manovra di ancoraggio garantirebbe una migliore gestione da parte del VTS delle zone di ancoraggio con un netto

miglioramento della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare nella rada del porto di Palermo;

ATTESO: che il sistema V.T.S. ha come obiettivo quello di assicurare un controllo efficace delle aree di interesse, con regole di comportamento che le navi devono tenere durante le manovre di atterraggio, d'ingresso e di uscita dal porto, in un contesto di uno schema di separazione del traffico, che individui rotte raccomandate al fine di migliorare gli standard di sicurezza della navigazione, di ridurre i rischi di inquinamento o altri danni derivanti da collisione tra navi, di salvaguardare la vita umana in mare in ragione del tipo di traffico che caratterizza il porto di interesse.

APPROVO

il **“REGOLAMENTO DI SICUREZZA DELL'AREA VTS DI PALERMO E DELLO SCHEMA DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO”**, che entra in vigore a decorrere dal 01/05/2026.

Il presente Regolamento si applica nella rada e nel porto di Palermo e disciplina la navigazione dei servizi marittimi e della polizia portuale in genere, al fine di garantire un adeguato standard di sicurezza.

Le norme del presente Regolamento sono integrative di quelle contenute nella legislazione internazionale e nazionale applicabile in materia.

I contravventori alle disposizioni contenute nel Regolamento istitutivo di uno schema di separazione del traffico e delle zone d'ancoraggio allegato alla presente Ordinanza, salvo che il fatto non costituisca più grave reato, incorreranno nelle sanzioni stabilite dal Codice della Navigazione e dalle leggi generali e speciali in quanto applicabili ai singoli casi.

La presente ordinanza abroga e sostituisce le ordinanze nn. 03/2010, 04/2010 e 99/2016, e relativi analoghi regolamenti in esse contenute.

Palermo, (data protocollo)

IL COMANDANTE
C.A. (CP) Michele MALTESE

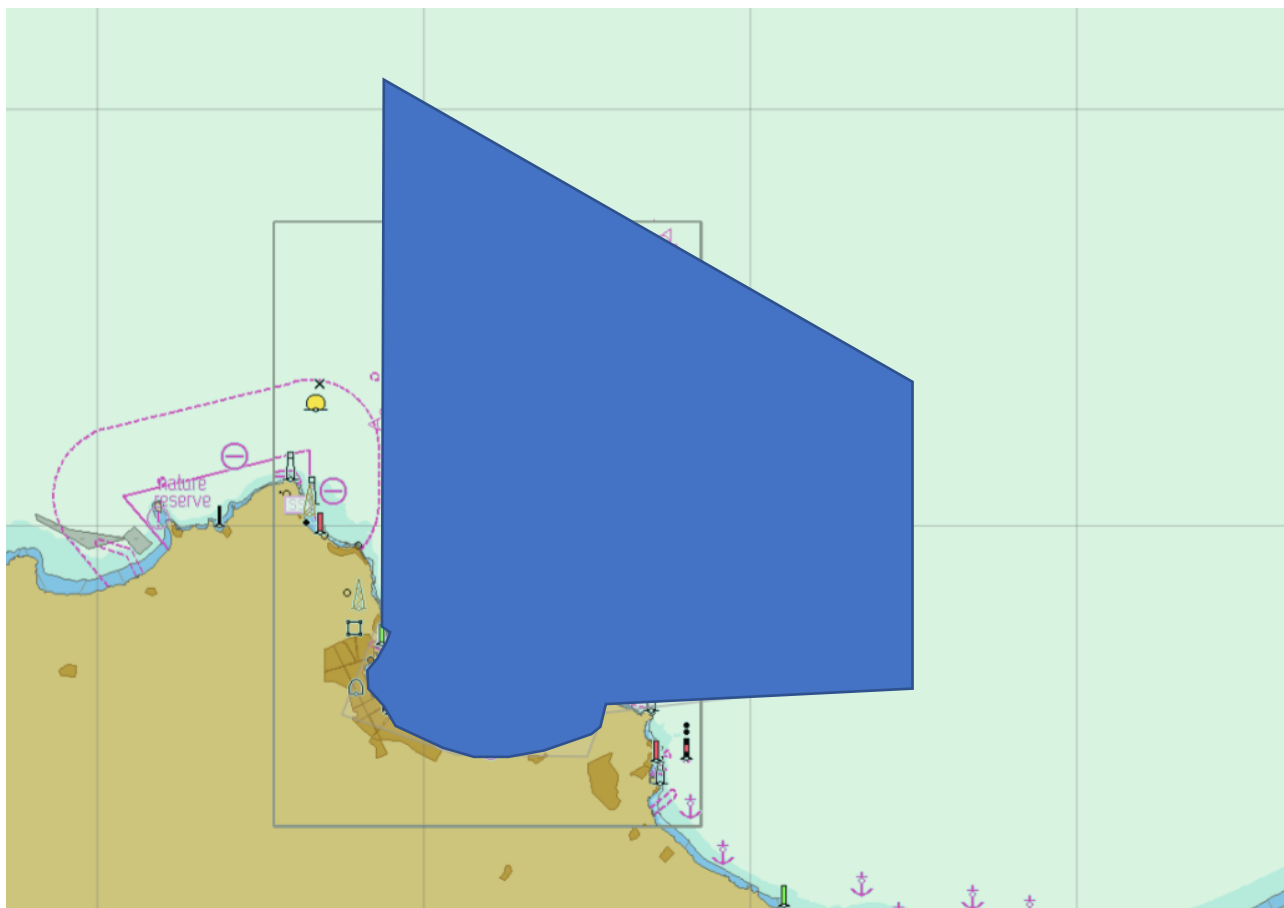
TITOLO I – CENTRO VTS

Articolo 1 – Limiti dell'area VTS

Con D.M. 02 ottobre 2008 è istituita il Centro VTS di Palermo.

L'area VTS di Palermo è definita dall'insieme dei nei seguenti punti, come definita dall'articolo 2 del D.M. 02 Ottobre 2008 e di seguito riportata graficamente:

- a) Latitudine $38^{\circ} 07'.7$ N – Longitudine $013^{\circ} 22'.6$ E (racon Palermo)
- b) Latitudine $38^{\circ} 24'.7$ N – Longitudine $013^{\circ} 22'.6$ E
- c) Latitudine $38^{\circ} 16'.3$ N – Longitudine $013^{\circ} 41'.5$ E
- d) Latitudine $38^{\circ} 07'.6$ N – Longitudine $013^{\circ} 41'.5$ E
- e) Latitudine $38^{\circ} 07'.5$ N – Longitudine $013^{\circ} 30'.7$ E (Capo Mongerbino)



Area VTS di Palermo

Articolo 2 - Obbligo di partecipazione

Salvo diversamente specificato, hanno l'obbligo di partecipare al sistema di monitoraggio del traffico navale e di rapportazione navale del VTS:

- tutte le navi passeggeri;
- tutte le navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 300 TSL/GT;
- tutte le unità da pesca di lunghezza f.t. pari o superiore a 24 metri;
- tutte le unità da diporto di lunghezza f. t. pari o superiore a 24 metri.

Sono escluse, la cui partecipazione è comunque facoltativa:

- le navi da guerra, le navi da guerra ausiliarie, le navi militari in genere e le navi in servizio di Stato non commerciale;
- le navi da carico con stazza lorda inferiore a 300 TSL/GT;
- le unità da pesca di lunghezza f.t. inferiore a 24 metri;
- le unità da diporto di lunghezza f.t. inferiore a 24 metri;
- le navi senza propulsione meccanica;
- le navi in legno di costruzione primitiva.

Articolo 3 - Rapportazione navale

Le unità soggette all'obbligo di partecipazione, durante il loro transito all'interno dell'area VTS, devono contattare il Centro VTS sul canale di lavoro 11 VHF-FM e fornire i dati di seguito indicati.

INGRESSO NELL'AREA

- A. Nome della nave
- G. Porto di provenienza e A.T.D
- H. ETA all'ingresso dello Schema di Separazione del Traffico, se dirette in porto
- I. Porto di destinazione e E.T.A.
- P. Carico e se a bordo sono presenti merci pericolose, quantità e classe IMO
- Q. Eventuali incidenti, difetti o danni, qualora presenti, agli apparati di bordo che possano inficiare le condizioni di navigabilità o la sicurezza della nave
- W. Numero totale di persone a bordo (specificare passeggeri ed equipaggio)
- Z. Informazioni varie:
 - caratteristiche e quantitativo stimato del combustibile (bunker), per le navi di oltre 1.000 G.T., ovvero per le navi che trasportano una quantità di bunker superiore a 5.000 G.T., specificando tipo, quantità e percentuale di zolfo;

USCITA DALL'AREA

- A. Nome della nave
- C. Posizione (se richiesta)

IMBARCO/SBARCO PILOTA

Le unità con obbligo di pilotaggio devono comunicare:

- A. Nome della nave
- J. Avviso dell'avvenuto imbarco/sbarco del pilota.

In caso di pilotaggio remoto (per impossibilità di imbarcare/sbarcare il pilota) l'inizio e la fine del pilotaggio VHF.

NAVE ALL'ORMEGGIO/ALLA FONDA

Quando la nave è ormeggiata in sicurezza o, per le navi alla fonda, al momento in cui la nave ha dato fondo all'ancora.

- A. Nome della nave
- C. Posizione

NAVE IN PARTENZA

La nave che intende lasciare il porto di Palermo deve contattare il VTS:

- un'ora prima dell'effettiva partenza
(ad eccezione delle unità passeggeri, RO/RO, aliscafi e HSC che effettuano "traffico di linea"¹. Queste, solo in caso di variazione dell'orario programmato, dovranno contattare il VTS un'ora prima della partenza prevista, comunicando il nuovo orario e, successivamente, richiamare il VTS un'ora prima della partenza effettiva);
- quando la nave è pronta a partire, prima di mollare gli ormeggi (*single-up*), al fine di ottenere dal Centro VTS l'autorizzazione alla partenza (*traffic clearance*);
- all'uscita dell'area precauzionale, fornendo i seguenti dati:
 - I. Porto di destinazione ed E.T.A.
 - P. Carico e, se presenti merci pericolose, quantità e classe IMDG code/n. IMO
 - W. Numero totale di persone a bordo (specificare passeggeri ed equipaggio).

EVENTI STRAORDINARI

In caso di avaria, sinistro, perdita di carico inquinante a bordo:

- A. Nome della nave
- Q. Eventuali incidenti, difetti o danni, qualora presenti, agli apparati di bordo che possano inficiare le condizioni di navigabilità o la sicurezza della nave.

Nel caso in cui, per motivi di *security*, il comando di bordo ritenga non opportuno trasmettere le informazioni in radiofonia, potrà inoltrarle all'indirizzo mail: mts.cppalermo@mit.gov.it.

Articolo 4 – Prescrizioni Operative

All'interno dell'area VTS di Palermo:

- le unità soggette all'obbligo di partecipazione al VTS devono assicurare l'ascolto radio continuo sul canale 16 ed 11 VHF/FM;
- le unità non soggette all'obbligo di partecipazione, dotate di apparato VHF, devono assicurare l'ascolto radio continuo sul canale 16 VHF/FM;
- la navigazione deve essere effettuata con particolare cautela e con l'apparato propulsore mantenuto in condizioni di pronta manovra (*stand by*).

L'osservanza delle prescrizioni e procedure di cui al precedente comma non esime la nave in navigazione nell'area VTS di Palermo dall'osservanza di tutti gli altri obblighi previsti dalla legge e dalla convenzione internazionale COLREG 1972.

¹ TRAFFICO DI LINEA: traffico effettuato in base a una lista pubblicata o pianificata di orari di partenza e di arrivo tra porti specificati o in occasione di traversate ricorrenti, secondo un orario riconosciuto dall'Autorità di Sistema Portuale, ove istituita, o dall'Autorità marittima.

TITOLO II – DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE

Articolo 5 - Schema di separazione del traffico

All'interno dell'area VTS è istituito uno schema di separazione del traffico (Traffic Separation Scheme), come meglio rappresentato rappresentate nella carta nautica n. 256 (INT 3392) e di seguito riportato.

Lo schema di separazione del traffico è così suddiviso:

- **AREA DI PRECAUZIONE:** area di mare di raggio 1 miglio nautico con centro nel punto di coordinate lat. $38^{\circ} 07,03' N$ – long. $013^{\circ} 23,18' E$, tangente il fanale provvisorio posto all'estremità della diga di protezione del porto industriale (nr. 3207 della pubblicazione I.I. 3134 - Elenco dei Fari e Segnali da Nebbia);
- **CORSIE DI TRAFFICO DI INGRESSO E DI USCITA:** area di mare estesa fino a 1.5 miglia nautiche dal limite esterno dell'area di precauzione, con rilevamenti 196° e 244° dal centro dell'area di precauzione;
- **ZONA DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO:** area di mare estesa fino a 1.5 miglia nautiche dal limite esterno dell'area di precauzione di larghezza costante pari a 0.2 miglia nautiche ed avente mezzeria con rilevamento 220° dal centro dell'area di precauzione;
- **PUNTO DI IMBARCO/SBARCO PILOTA:** punto di intersezione tra la mezzeria della zona di separazione del traffico ed il limite esterno dell'area di precauzione, in posizione lat. $38^{\circ}07.80'N$ – long. $013^{\circ}23.98'E$.



Schema di separazione del Traffico

Articolo 6 – Disciplina

Tutte le navi con obbligo di partecipazione al VTS, comprese le navi di qualsiasi tonnellaggio che trasportano merci pericolose (con la sola esclusione delle navi cisterna dirette ai campi boe), devono rispettare le seguenti disposizioni:

- durante la navigazione nella corsia di ingresso occorre mantenere una velocità non superiore a 15 nodi ed una distanza da altre eventuali unità in fase di atterraggio non inferiore a 0,8 miglia nautiche (maggiore a discrezione dei Comandanti, in caso di particolari condizioni metereologiche avverse) assumendo rotta vera consigliata 205°;
- durante la navigazione nella corsia di uscita occorre mantenere una velocità non superiore a 20 nodi ed una distanza non inferiore a 0.8 miglia nautiche da altre eventuali unità in uscita (maggiore a discrezione dei Comandanti, in caso di particolari condizioni metereologiche avverse) assumendo rotta vera consigliata 053°;
- all'interno delle "corsie di traffico" le navi devono tenersi discostate dalla zona di separazione del traffico, procedere mantenendo rotte dirette ed evitare per quanto possibile, cambiamenti improvvisi delle stesse. È consentito il sorpasso sul lato dritto dell'unità raggiunta ad una distanza di almeno 0,3 miglia nautiche;
- all'interno dell'area di precauzione, la navigazione deve avvenire con la massima prudenza ed assumere una "velocità di sicurezza" non superiore a 10 nodi, come definita nella Regola 6 della COLREG '72, assumendo rotte idonee e funzionali all'ingresso e all'uscita dal porto mercantile o industriale;
- all'interno del porto di Palermo occorre procedere con la massima prudenza ed assumere una "velocità di manovra" non superiore a 6 nodi.

Articolo 7 - Deroghe

Sono esclusi dalle limitazioni di velocità di cui al precedente articolo gli aliscafi (come definiti dal DPR 435/91) e le unità veloci di tipo HSC fino a 0,2 miglia dal fanale verde - se in arrivo, ovvero oltre 0,2 miglia dal fanale verde - se in partenza. Oltre tale limite devono rispettare le limitazioni previste per le altre unità.

All'interno del bacino portuale, così come definito nel successivo articolo 9, occorre procedere con la massima prudenza, ed assumere una "velocità di manovra" non superiore a 6 nodi. In caso di condizioni metereologiche avverse o in ogni altra situazione in cui se ne ravvisi la necessità, è possibile assumere una velocità maggiore, comunque non superiore a 10 nodi, informando preventivamente il Centro VTS.

Le unità escluse dall'obbligo di partecipazione al VTS possono transitare nella "*area di precauzione*" usando la massima prudenza, rispettando le precedenza e le regole vigenti in materia di sicurezza e prevenzione degli abbordi in mare (COLREG '72) ad eccezione delle corsie di traffico, a loro precluse.

L'eventuale attraversamento trasversale delle unità che hanno l'obbligo di partecipazione al VTS dovrà essere preventivamente autorizzato dal Centro VTS ed annotato sui libri di bordo, avendo cura di indicare gli elementi cinematici, temporali e/o meteorologici che lo hanno reso necessario.

Articolo 8 - Pilotaggio

CAMPO DI APPLICAZIONE:

Nel porto di Palermo il pilotaggio è obbligatorio per l'entrata e l'uscita delle navi e per i movimenti all'interno del porto, esclusi quelli che si effettuano lungo la stessa banchina quando non comportino l'uso delle macchine e/o dei rimorchiatori.

La zona entro la quale il servizio è obbligatorio è:

- a) specchi acquei interni del porto e quelli esterni contigui compresi entro il raggio di un miglio dal fanale della diga foranea;
- b) specchi acquei compresi entro la fascia di un miglio dai terminali e relativi accosti nella rada di Palermo dei depositi costieri.

ESENZIONI:

Sono esentate dall'obbligo di pilotaggio:

- le navi da guerra, le navi da guerra ausiliarie, le navi militari in genere e le navi in servizio di Stato non commerciale;
- le navi di stazza lorda inferiore a 500 GT, se navigano nella zona a);
- le navi di stazza lorda inferiore a 1.000 GT, se navigano nella zona b);
- le navi da pesca che non adibite alla pesca atlantica;
- i rimorchiatori addetti al servizio portuale;
- le navi addette al traffico e ai lavori nel porto.

PILOTAGGIO VHF:

Hanno la possibilità di richiedere il pilotaggio VHF, purché il Comandante della nave mostri di possedere la conoscenza della lingua italiana:

- le navi fino a 2.000 GT che non facciano uso del rimorchiatore;
- limitatamente alla partenza, le navi traghetto fino a 15.000 GT in servizio di linea, con itinerario, orario prestabiliti e frequenza regolare, che non facciano uso del rimorchiatore, a condizione che il Comandante abbia effettuato al comando della medesima nave (o similare), nell'anno precedente, almeno 10 approdi con l'assistenza del pilota a bordo (arrivo e partenza).

L'autorità marittima può imporre la presenza del pilota a bordo qualora particolari condizioni meteomarine o di traffico in ambito portuale lo richiedano ai fini della sicurezza della nave, dell'ambiente marino, del porto o della navigazione

TITOLO III – DISCIPLINA DEL PORTO DI PALERMO

Articolo 9 - Porto di Palermo

Il porto di Palermo è così articolato:

ZONA COMMERCIALE: specchi acquei limitati dalle opere di difesa esterna, costituite dai moli foranei Nord e Sud, banchine e calate interne (Sic. 32 – WP1 Lat. 38° 07',22 N – Long. 013° 22',66 E);

ZONA INDUSTRIALE: specchio acqueo limitato dalla diga Acquasanta molo Nord, comprendente banchine, moli e bacini 4 e 5 (Sic. 33 – WP2 Lat. 38° 07',35 N – Long. 013° 22',54 E);

BACINO PORTUALE: specchio acqueo individuato dal traverso del fanale verde in ingresso e del fanale rosso in uscita;

RADA: terminali oleodotto Agip ed Esso; approdi ed ancoraggi lungo la costa compresa tra Punta Priola e Capo Mongerbino.

Art. 10 – Obblighi durante la navigazione in porto

Durante la navigazione all'interno del porto di Palermo le unità di cui all'art. 2 devono :

- assicurare l'ascolto radio continuo sui canali 16 e 11 VHF;
- procedere ad una velocità di sicurezza tale da non creare difficoltà ad altre unità ormeggiate o in manovra;
- ormeggiare in modo da non intralciare il transito, la manovra o le operazioni portuali di altre unità;
- procedere a motore, se trattasi di unità a vela;
- osservare scrupolosamente, in condizioni di visibilità ridotta, le disposizioni all'uopo dettate dalle Regole 19 e 35 della COLREG '72.

Durante la sosta all'interno del porto di Palermo, le unità di cui all'art. 2 devono:

- assicurare l'ascolto radio continuo sui canali 16 e 11 VHF;
- effettuare l'ormeggio in modo da non creare pericoli per la pubblica incolumità, con cavi in buone condizioni, in numero sufficiente ed adeguati all'assetto della nave e correttamente tesati;
- nel caso di ormeggio di punta, avere due ancore in mare e di poppa cavi adeguati per numero e resistenza. In ogni caso la richiesta di ormeggio di punta deve essere espressamente indicata nella domanda di approdo. Le navi traghetto che ormeggiano di punta devono adottare ogni cautela al fine di evitare danni alle opere portuali;
- tenere le ancore in posizione tale da non creare pericoli per la sicurezza della navigazione;
- spostarsi dall'ormeggio assegnato solo dopo aver ottenuto preventiva autorizzazione dal Centro VTS;
- mantenere a bordo un numero di membri dell'equipaggio sufficiente ed idoneo ad effettuare qualsiasi manovra di emergenza disposta dall'Autorità marittima;
- eseguire prontamente i movimenti disposti dall'Autorità marittima;

- apporre idonea segnaletica diurna e notturna, qualora imbarcazioni, scale, pennoni, picchi di carico, gru, cavi di ormeggio od altre attrezzature di bordo sporgano sulla banchina in modo da rappresentare potenziale rischio per i veicoli o le persone in transito;
- disporre di un servizio di guardia all'accesso al fine di accertare l'identità di ogni persona che desidera salire a bordo verificandone le ragioni, fermo restando che potranno accedere a bordo delle unità solo coloro i quali siano in possesso di apposita autorizzazione rilasciata dalla Capitaneria di porto di Palermo, fatta eccezione per il personale delle Capitanerie di porto, della Sanità Marittima, della Dogana, delle altre Forze di Polizia, dei servizi portuali, per motivi di servizio e su esibizione dei documenti di riconoscimento personali;
- consentire l'accesso alla nave o la discesa dalla stessa, nonché l'inizio delle operazioni commerciali, solo dopo il rilascio, anche via radio, della libera pratica da parte dell'Autorità Sanitaria;
- attivare punti luce addizionali, specialmente nella zona dello scalandrone, qualora la nave sia ormeggiata a banchine/accosti privi di illuminazione o con illuminazione insufficiente;
- tenere disattivati gli apparati radar, qualora in banchina;
- astenersi dall'usare i canali VHF 9, 11, 12,13, 14 e 16 per comunicazioni non attinenti alle manovre od alle chiamate dei servizi portuali o di emergenza.

Articolo 11 - Divieti

All'interno del porto di Palermo sono vietati:

- l'affondamento di corpi morti e la posa di gavitelli e boe senza la preventiva autorizzazione del Comandante del Porto;
- ogni attività che non sia direttamente connessa con il traffico marittimo, come gare veliche, pesca da imbarcazioni, bagni di mare, etc.;
- effettuare bagni di mare in tutti gli specchi acquei portuali;
- l'esercizio dell'attività di pesca anche da riva con canna, fatto salvo lo svolgimento di manifestazioni o gare, organizzate da associazioni riconosciute/affiliate alla FIPSAS, ed autorizzate dalla competente Autorità Marittima, esclusivamente a scopo diportistico/agonistico e con divieto di consumo, commercializzazione, cessione o vendita a terzi del pescato;
- effettuare riprese fotografiche e cinematografiche a carattere panoramico e professionale a strutture militari senza esplicita e preventiva autorizzazione della Capitaneria. L'istanza dovrà essere inoltrata in bollo alla Capitaneria di porto di Palermo, con congruo anticipo e contenere l'indicazione del luogo ove intende realizzare il servizio il giorno/i e le ore di prevista esecuzione l'indicazione nominativa della persona/e che dovrà essere autorizzata ad effettuare le riprese e dell'accesso in porto il tipo di apparecchiature che verranno utilizzate.

All'interno del porto di Palermo e dello "*schema di separazione del traffico*", ivi compresa "*l'area di precauzione*", sono vietati:

- l'ancoraggio (ad esclusione di quelli indicati nel successivo art. 15);
- la sosta;
- la pesca;

- ogni altra attività subacquea e di superficie che interferisca con la navigazione.

Le navi da carico di stazza inferiore a 300 TSL, le unità da pesca inferiori a 24 metri e le unità da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri, possono transitare nella “*area di precauzione*”, usando la massima prudenza, rispettando le precedenza e le regole vigenti in materia di sicurezza e prevenzione degli abbordi in mare (COLREG '72), con divieto, d'accesso alle corsie di traffico, riservate esclusivamente al naviglio individuato nel comma 1 dell'art. 2 del presente regolamento.

Articolo 12 - Sistema AIS

Le navi in manovra e quelle ormeggiate nel porto e nella rada di Palermo, nonché quelle alla fonda nella rada del medesimo porto dovranno tenere il sistema AIS in funzione ed aggiornato.

Articolo 13 - Servizi tecnico – nautici ed altri in rada

Ai mezzi navali destinati ai servizi portuali, ad esclusione dei mezzi dei servizi tecnico – nautici del porto (pilotaggio, rimorchio, ormeggio, battellaggio) è fatto divieto d'attraversare il settore d'entrata e d'uscita dello schema di separazione del traffico, quando quest'ultimo è interessato dal transito di altre navi.

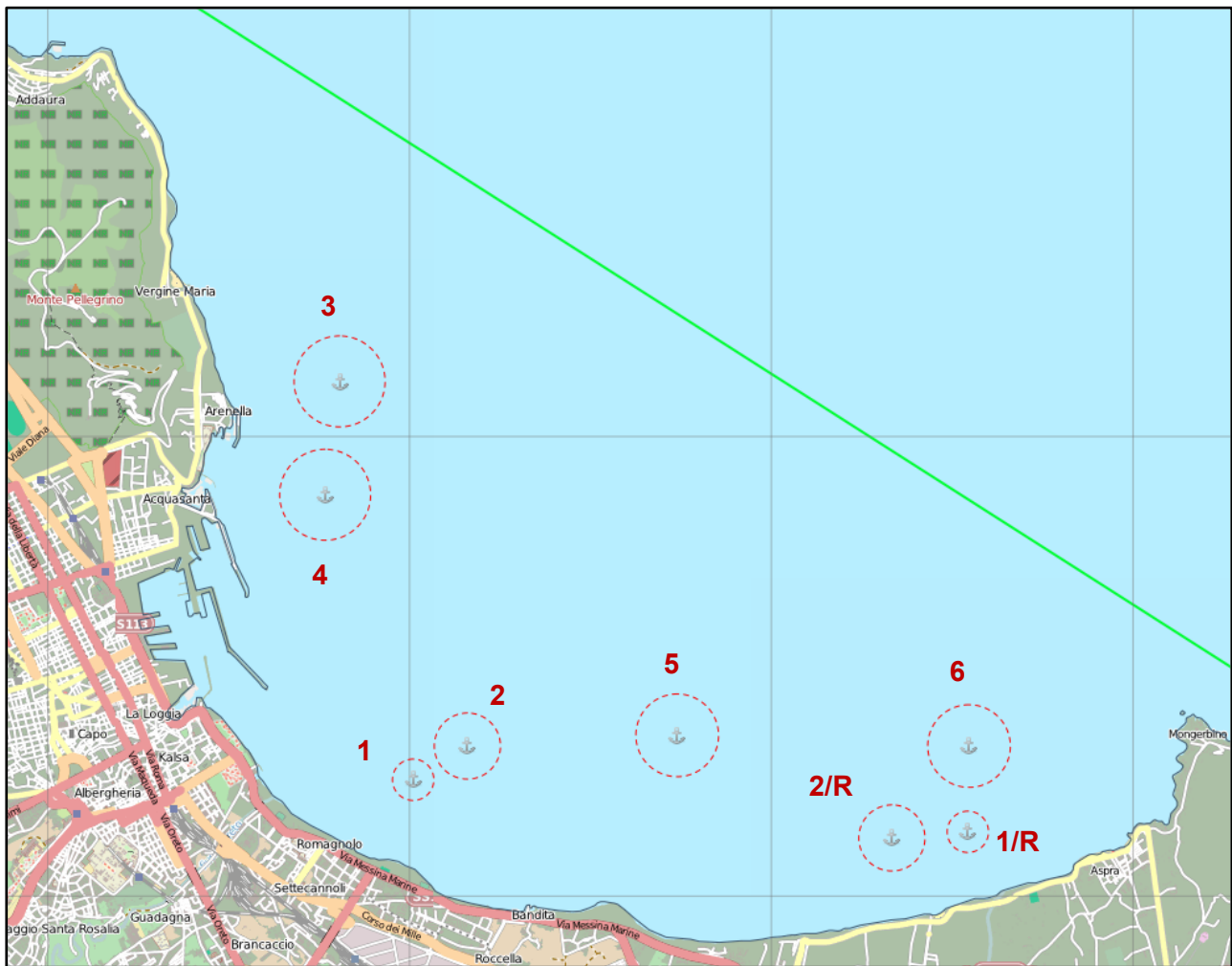
Eventuali deroghe potranno essere autorizzate dall'Autorità VTS, qualora ricorrano circostanze di fattibilità.

TITOLO IV – NORME GENERALI DI SICUREZZA ZONE DI ANCORAGGIO

Articolo 14 – Aree di ancoraggio

Nella rada di Palermo sono istituite le zone d'ancoraggio, indicativamente rappresentate nell'allegato stralcio di carta nautica, individuate dalle seguenti coordinate geografiche riferite al sistema WGS 1984:

NOME	COORDINATE	RAGGIO (mt.)	NOTE
1	Lat. 38° 06.76' N Long. 013° 24.03' E	250	navi di lunghezza inferiore ai 100 mt
1/R (punto di riserva)	Lat. 38° 06.42' N Long. 013° 28.63' E	250	navi cisterna e merci pericolose di piccolo tonnellaggio
2	Lat. 38° 06.98' N Long. 013° 24.48' E	400	navi di circa 200 metri di lunghezza
2/R (punto di riserva)	Lat. 38° 06.38' N Long. 013° 28.00' E	400	navi di circa 200 metri di lunghezza
3	Lat. 38° 09.36' N Long. 013° 23.42' E	550	navi di circa 300 metri di lunghezza
4	Lat. 38° 08.62' N Long. 013° 23.30' E	550	navi di circa 300 metri di lunghezza
5	Lat. 38° 07.05' N Long. 013° 26.22' E	550	navi cisterna che trasportano prodotti petroliferi destinati ai terminali SONATRACH ed ENI con ormeggio ai rispettivi Campi Boe
6	Lat. 38° 06'.98 N Long. 013° 28'.64 E	500	navi cisterna che trasportano merci pericolose in genere;



Punti di fonda rada di Palermo

Art. 15 - Disciplina zone ancoraggio

I comandanti delle navi che intendono sostare presso un punto di fonda devono, preventivamente, contattare il Centro VTS per ricevere l'autorizzazione (*traffic clearance*) e, successivamente, per comunicare il termine delle operazioni di ancoraggio.

Analogamente, un'ora prima della partenza dal punto di fonda, i comandanti delle navi dovranno comunicare l'orario dell'effettiva partenza, ai fini della relativa autorizzazione.

I comandanti delle navi non soggette all'obbligo del pilotaggio devono informare di ogni movimento da effettuarsi il Centro VTS e la locale Corporazione dei piloti.

In presenza di navi all'ancora, il transito nelle zone d'ancoraggio è consentito usando la massima prudenza, tenendo una distanza di sicurezza e rispettando le precedenza e le regole vigenti in materia di sicurezza e prevenzione degli abbordi in mare (COLREG '72).

È fatto divieto di dare fondo all'ancora in zone diverse da quelle indicate.

È, comunque, fatta salva la facoltà del Comandante del Porto di assegnare, di volta in volta, diversi e ulteriori punti di fonda rispetto a quelli sopra indicati, qualora specifiche esigenze lo rendessero necessario.

Nelle zone di ancoraggio è vietata qualsiasi tipo di attività, sia di superficie che subacquea.

Art. 16 - Sosta nei punti di fonda

Le navi ed i galleggianti alla fonda devono:

- mantenere l'assetto di navigazione;
- mantenere un efficace servizio di guardia, da rafforzare in caso di avverse condizioni meteorologiche;
- mantenere in perfetta efficienza tutti i servizi di bordo;
- mostrare i fanali e segnali prescritti dalle norme per prevenire gli abbordi in mare (COLREG '72), integrati nel caso di navi cisterna o che trasportino merci pericolose, dalla bandiera rosso bravo del C.I.S. e da un fanale a luce rossa visibile per 360°;
- emettere, in caso di limitata visibilità e/o nebbia, i segnali acustici previsti dalla COLREG '72;
- mantenere l'ascolto radio continuo sul canale 11 e 16 VHF/FM.

È facoltà dell'Autorità marittima, qualora ritenuto necessario, disporre l'obbligo di rimorchiatori in assistenza a navi e galleggianti alla fonda, qualora gli stessi abbiano, per qualsiasi motivo, propulsori e/o organi di governo in avaria.

Non sono consentiti, salvo espressa autorizzazione/nulla osta di questa Autorità Marittima, lavori di manutenzione a bordo delle navi alla fonda. Potranno essere consentiti, in caso di urgenza e necessità, piccoli interventi tali da non limitare la funzionalità dell'apparato motore, l'efficienza dei servizi e delle sistemazioni di sicurezza della nave, o da non comportare pericoli di inquinamento.

Art. 17 - Divieti

È vietato a tutte le unità di avvicinarsi a meno di trecento metri dalle navi in manovra od alla fonda, ad eccezione delle unità militari e delle Forze di polizia, dei mezzi abilitati ai servizi tecnico-nautici, nonché, di quelli destinati a particolari attività espressamente autorizzate dall'Autorità Marittima.

Fatta eccezione per i mezzi nautici della Guardia Costiera, delle altre Forze di Polizia, del battello che trasporta l'Autorità sanitaria e del battello pilota, è vietato l'avvicinamento, con qualsiasi mezzo, alle navi mercantili in arrivo, prima che queste abbiano ultimato le formalità prescritte dalle norme sanitarie vigenti.