



**UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO - GUARDIA COSTIERA  
BARLETTA**

**ORDINANZA N. 01/03**

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

**VISTE:** Le proprie Ordinanze nn. 34/83 (disciplina delle banchine e dei punti di accosto), 64/96 (individuazione punti di fonda per le navi) e 15/98 (individuazione ormeggio unità da diporto) rispettivamente in data 22.08.83, 26.11.96 e 08.04.98;

**RITENUTO:** opportuno procedere alla revisione delle Ordinanze in premessa citate aggiornando le norme in esse contenute in un unico Regolamento;

**VISTI:** gli Artt. 17, 30, 62, 65, 81 del Codice della Navigazione, nonché gli artt. 59, 62, 63 del Regolamento di esecuzione:

**ORDINA**

**ART. 1**

A decorrere dalla data odierna l'entrata, l'uscita e gli accosti delle navi nel porto Barletta, nonché la destinazione delle banchine, sono disciplinati dal Regolamento che fa parte integrante della presente Ordinanza:

**ART. 2**

Con effetto immediato sono abrogate le seguenti Ordinanze:

- n. 34/83 del 23.08.83;
- n. 64/96 del 26.11.96;
- n. 15/98 del 08.04.98.

**ART. 3**

I contravventori alla presente Ordinanza ed all'allegato Regolamento, oltre ad essere ritenuti responsabili civilmente per eventuali danni cagionati a persone e/o cose in conseguenza delle operazioni compiute, e sempre che il fatto non costituisca più grave violazione amministrativa ovvero reato, saranno perseguiti a mente dell'art. 1174 del Codice della Navigazione.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza.

Barletta, 7 gennaio 2003

**IL COMANDANTE  
T.V. (CP) Piercarlo DI DOMENICO**



**UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO - GUARDIA COSTIERA  
BARLETTA**

**REGOLAMENTO DI DISCIPLINA DEGLI ACCOSTI E DELLE  
OPERAZIONI DELLE NAVI NEL PORTO  
E NELLA RADA DI BARLETTA**

**Art. 1**

**Applicabilità del regolamento**

Le norme contenute nel presente regolamento si applicano nel Porto di Barletta e nelle acque esterne ad esso adiacenti.

Per "PORTO" si intende il complesso formato dalle opere murarie, dalle aree di deposito e dalle acque interne, racchiuse dai moli di ponente e di levante.

Più in particolare, il porto di Barletta è delimitato verso il mare dall'ultimo tratto del molo di ponente, dalla congiungente i fanali dell'imboccatura e dal molo di levante, verso terra dalla banchina darsena pescatori e Lega Navale Italiana.

Per "acque esterne" s'intende invece la zona di mare territoriale prospiciente il porto e compresa entro il raggio di un miglio marino dal fanale rosso dall'imboccatura.

Queste ultime sono considerate parte integrante del porto.

**TITOLO 1**

**Delle acque esterne, interne e delle banchine**

**Art.2**

**Acque esterne**

Nelle acque esterne, definite nell'art. 1, sono in vigore le seguenti norme:

- a) e' vietata la sosta e l'ancoraggio di qualsiasi natante fuori dall'imboccatura del porto, fino ad una distanza di 1 miglio dall'imboccatura stessa;
- b) è vietata la pesca che non sia esercitata con canne e/o lenza da terra;
- c) le navi ed i galleggianti vi devono procedere con prudenza ed a velocità ridotta tenendo presente che le navi in entrata devono lasciare libera la rotta alle navi in uscita dal porto;
- d) nella zona antistante lo scalo di alaggio, ivi inclusa la testata della banchina n.2, non è consentito l'ancoraggio o l'ormeggio di natanti di qualsiasi tipo;
- e) le unità da diporto devono lasciare libera la rotta alle navi ed ai natanti addetti ai servizi portuali durante le manovre in entrata o uscita dal porto.

### Art.3

#### Acque interne

Nelle acque interne, sono in vigore le seguenti norme:

- a) è consentito l'ancoraggio delle navi minori e dei galleggianti all'interno del porto solo in casi eccezionali da valutarsi singolarmente, a condizione che non si crei pericolo per le unità già all'ancora e con l'autorizzazione dell'Autorità Marittima;
- X b) il naviglio da diporto e peschereccio può ancorarsi solo negli specchi acquei di cui all'art. 5;
- c) lo specchio acqueo immediatamente prospiciente il Cantiere Navale presso la banchina n. 2 del porto è interdetto al traffico, alla sosta ed all'ancoraggio di qualsiasi natante che non sia addetto ai lavori del Cantiere;
- d) è vietato l'affondamento di corpi morti senza la preventiva autorizzazione dell'Ufficio Circondariale Marittimo;
- e) è vietata ogni altra attività che non sia direttamente connessa con il traffico marittimo, come gare ed esercitazione veliche, bagni di mare e pesca in genere.

### Art.4

#### Denominazione delle banchine

Nel Porto di Barletta le banchine destinate all'ormeggio hanno la seguente denominazione e numerazione:

- ex stazione Sanità Marittima – accosto n. 1;
- scalo di alaggio – accosto n. 2;
- sporgente Capitaneria - Deposito Costiero A.P.I. – accosto n. 3;
- molo di Ponente – accosto n. 5;
- molo Centrale (Silos Grano) – accosti nn. 6, 7 e 8;
- I° tratto molo di Tramontana (Silos Cemento) – accosti nn. 9 e 10;
- II° tratto molo di Tramontana – accosti nn. 11 e 12;
- molo pescatori.

### Art. 5

#### Destinazione banchine

Salvo contingenti e/o diverse determinazioni del Comandante del Porto, la destinazione di massima degli accosti è la seguente:

#### TRAFFICO COMMERCIALE:

- a) - sporgente Capitaneria - Deposito Costiero A.P.I. – **accosto n. 3 – prodotti petroliferi;**
- b) - molo di Ponente – **accosto n. 5 - merci varie, prodotti petroliferi e acido solforico;**
- c) - molo Centrale (Silos Grano) – **accosti nn. 6, 7 e 8 - grano e merci varie;**
- d) - I° tratto molo di Tramontana (Silos Cemento) – **accosti nn. 9 e 10 – prodotti petroliferi, cemento e merci varie;**

#### PESCA

Accosti n°1, 11 e 12, moletto e darsena pescatori;

#### NATANTI DA DIPORTO

Dalla radice della banchina ex stazione sanità marittima alla radice del molo pescatori per una profondità di 30 MT. **solo per periodo estivo**

## **UNITA' MILITARI E DI SERVIZIO PORTUALE**

Primo tratto del II° braccio Molo di Tramontana

**La lunghezza delle navi ed i pescaggi massimi consentiti per l'accesso in porto ed in banchina sono disciplinati con apposita Ordinanza.**

## **TITOLO II°**

### **Ormeggi, disormeggi, movimenti e sosta delle navi**

#### **Art.6**

#### **Sosta delle navi alla fonda**

Le navi ed i galleggianti che all'arrivo nel Porto non hanno ancora conoscenza del posto di ormeggio devono dare fondo in attesa di entrare nella rada esterna in un'area delimitata da una circonferenza di 1 (uno) miglio in posizione:

- a) Nave da carico merce varia: lat. 41°23'00" N. - long. 16°22'36" E.
- b) Nave cisterna con carichi pericolosi: lat. 41°20'48" N. - long. 16°22'36" E.

#### **Art.7**

#### **Precedenza nell'entrata e uscita dal Porto**

L'ingresso in Porto delle navi è di norma regolato in base all'orario di arrivo delle stesse fuori dal porto. A tal fine tutte le navi dovranno comunicare all'Ufficio Circondariale Marittimo di Barletta, tramite apparato radio VHF con ascolto su Canale 16, l'ora di arrivo in prossimità delle ostruzioni del porto oppure l'ora in cui hanno dato fondo all'ancora in rada. In caso di arrivo contemporaneo ha la precedenza la nave per la quale è stata presentata prima la comunicazione di approdo ai sensi dell'art. 62 del Regolamento del Codice della Navigazione. Questo Ufficio si riserva di modificare l'ordine di precedenza in presenza di navi addette a speciali servizi o che trasportino particolari carichi per le quali è ritenuto preferibile l'utilizzo di uno specifico molo di approdo.

#### **Art.8**

#### **Comunicazione di approdo**

Per l'assegnazione degli accosti, le navi devono essere segnalate entro le ore 12.00 del giorno antecedente all'arrivo, se questo è prevista nella mattinata successiva, ed entro le ore 17.00 se l'arrivo è previsto dopo le ore 12.00 del giorno seguente.

Le Agenzie Marittime sono responsabili delle notizie fornite la cui inesattezza, incompletezza o ritardo possono comportare la perdita del turno di accosto.

## **Art.9**

### **Priorità negli accosti**

L'Autorità Marittima si riserva di modificare l'ordine di precedenza in relazione a particolari esigenze dovute alla tipologia dei carichi, della nave, ed alla disponibilità delle banchine.

## **Art. 10**

### **Congestionamento Porto**

Qualora si verifichi o sia prevedibile un congestionamento del Porto o sia richiesto da esigenze eccezionali del traffico, si potrà disporre alle navi all'ormeggio o che chiedono di ormeggiare l'esecuzione delle operazioni commerciali in turni continuativi diurni feriali o festivi. L'inosservanza del termine, non dipendente da comprovata causa di forza maggiore, intendendosi escluso da tale ultima fattispecie ogni ritardo dovuto a fatto del caricatore o ricevitore della merce, comporta l'obbligo della nave di lasciare comunque l'accosto assumendosi le relative spese.

Fermo restando quanto sopra, qualora alla fonda nelle acque esterne di questo porto vi siano navi che intendono compiere operazioni commerciali nei giorni festivi oppure in quelli feriali in orario straordinario, le stesse possono chiedere di sostituirsi nell'accosto ad una nave che non lavora in giornata festiva ed in ore straordinarie, con le spese di tutti i movimenti a completo carico.

## **Art.11**

### **Partenza delle navi**

La nave che ha terminato le operazioni commerciali deve senza indugio attuare le misure necessarie per la sicurezza del carico o del viaggio da intraprendere.

Qualora vi siano navi in attesa di piazza, al termine delle predette misure, e comunque entro 2 (due) ore dal termine delle operazioni commerciali, la nave deve lasciare libero l'ormeggio. Eventuali ritardi, dovuti al completamento di qualsiasi pratica, anche di carattere doganale, non annullano l'obbligo precedentemente stabilito.

Qualora vi siano due o più navi in partenza alla stessa ora, l'Ufficio Circondariale Marittimo accorderà di volta in volta, salvo diverse valutazioni tecniche, la precedenza alle navi dirette a porti vicini rispetto a quelle destinate in altre porti del Mediterraneo o oltre gli stretti.

L'ora di partenza delle navi verrà comunicata dall'Ufficio Circondariale Marittimo ai Piloti, ai Rimorchiatori ed agli Ormeggiatori con le situazioni delle ore 10.00 e delle ore 17.00. La nave

che non fosse pronta a partire all'ora stabilita e comunicata perderà il turno a favore della nave o delle navi che seguono immediatamente.

Eventuali variazioni della partenza presunta dovranno essere comunicate dalle Agenzie a mezzo di fax all'Ufficio Circondariale di Barletta a Piloti – Ormeggiatori - Rimorchiatore almeno 1 ora prima della stessa.

## **Art. 12**

### **Movimenti delle navi in rada**

Le navi in rada che abbiano già ricevuto assegnazione di accosto eseguiranno, di regola, il movimento di entrata in porto secondo l'ordine di arrivo in rada esterna. Una diversa precedenza potrà essere stabilita se consigliata da motivi tecnici.

## **Art. 13**

### **Mancato inizio o interruzione delle operazioni commerciali**

La nave ormeggiata che, per una qualsiasi ragione non attinenti alle cause di forza maggiore, non inizia o, se le ha interrotte, non riprende le operazioni commerciali entro il turno di lavoro in corso, è d'autorità allontanata a proprie spese dall'ormeggio ed il suo posto è assegnato alla prima nave in attesa.

Nel caso di forza maggiore, da documentare a cura degli interessati, esaminati i motivi che rendono inoperosa la nave e l'attendibilità delle previsioni circa la cessazione dell'impedimento, l'Ufficio Circondariale Marittimo stabilisce se la nave può mantenere l'ormeggio o deve lasciarlo. In linea di massima, quando non ricorrono fondati motivi che facciano prevedere l'inizio o la ripresa delle operazioni commerciali all'inizio del successivo turno di lavoro, la nave viene allontanata dall'ormeggio ed il suo posto assegnato alla prima nave in attesa, con spese relative agli spostamenti a carico di ciascuna nave. Alla nave allontanata è assegnato il primo posto che si rende libero dopo che è venuta meno la causa che l'ha resa inoperosa.

La nave in attesa di ormeggio, non pronta ad iniziare le operazioni commerciali, perde il turno di precedenza e vi rientra nel momento in cui dichiara di essere pronta ad operare in banchina.

## **Art.14**

### **Personale di guardia a bordo**

Per tutto il tempo di sosta nel porto di Barletta, a bordo delle navi, deve essere costantemente presente il numero sufficiente di membri dell'equipaggio tale da garantire, in qualsiasi momento ed ad insindacabile richiesta di questa Autorità Marittima, lo spostamento dell'unità medesima dal proprio posto d'ormeggio. I Comandanti delle navi, in caso di allontanamento, dovranno garantire la propria reperibilità e durante la loro assenza dovrà essere presente a bordo il 1° Ufficiale di coperta o, comunque, almeno un Ufficiale di Coperta con titolo idoneo all'esecuzione delle manovre nautiche di emergenza.

## **TITOLO III Servizi Portuali**

## **Art. 15**

### **Lavoro portuale**

Le operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale nel porto sono effettuate dalle maestranze portuali come autorizzate ai sensi della legge 84/94, alle quali devono essere inoltrate, per tempo, le richieste di manodopera, specificando il sistema di lavoro desiderato.

## **Art. 16**

### **Pilotaggio**

Il servizio di pilotaggio è disciplinato dal Regolamento locale approvato con Decreto Ministeriale del 02.09.1996.

## **Art. 17**

### **Ormeggio e disormeggio**

Il servizio di ormeggio e disormeggio è disciplinato dal Decreto n. 07/97 in data 20.12.1997 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Barletta.

## **Art. 18**

### **Rimorchio**

Il rimorchio è espletato dalla Società concessionaria.

L'uso del rimorchiatore è disciplinato dal Regolamento locale approvato con Decreto Ministeriale in data 02.03.1995 e successive modifiche.

## **Art. 19**

### **Servizio idrico**

Le banchine sono servite da un impianto di acqua potabile che costituisce anche l'impianto idrico antincendio.

In considerazione di ciò è vietato tassativamente depositare merci sopra o nelle immediate vicinanze dei pozzetti contenenti le prese d'acqua in modo che tali depositi non ostacolino il rapido ed efficiente collegamento, all'occorrenza, delle manichette antincendio.

Il servizio di rifornimento idrico alle navi in porto è espletato dall'EQA, per il tramite delle Agenzie Marittime.

## **Art. 20**

### **Raccolta dei rifiuti solidi delle navi**

Il servizio di raccolta dei rifiuti solidi delle navi è espletato dalla Ditta all'uopo autorizzata e viene svolto secondo norme e tariffe stabilite dall'Ufficio Circondariale Marittimo e con le modalità e tempi stabiliti dalla vigente normativa nazionale e comunitaria, cui si fa pertanto riferimento.

Le navi che hanno a bordo rifiuti solidi hanno l'obbligo di utilizzare il servizio. E' vietato nel modo più assoluto di gettare rifiuti fuoribordo o accumularli sulle calate.

#### **Art.21**

##### **Sanità Marittima**

Non esistendo nel Porto di Barletta un Ufficio di Sanità Marittima, le relative funzioni sono esplicate da un medico delegato di porto ed, in assenza, dall'Ufficio Sanità Marittima di Manfredonia.

#### **Art.22**

##### **Servizio battellerie**

Nel porto esiste un servizio di barcaioli approvato e reso esecutivo con la concessione della Capitaneria di Porto di Molfetta.

Le tariffe sono determinate con Ordinanza dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Barletta.

#### **Art.23**

##### **Servizio bunkeraggio**

Il servizio di bunkeraggio è disciplinato dall'Ordinanza n.62/02 in data 28.11.02.

#### **TITOLO IV**

##### **Della sicurezza portuale**

#### **DELLA SICUREZZA DEGLI ORMEGGI E DELLE OPERAZIONI COMMERCIALI DI NAVI ADIBITE AL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE IN COLLI E ALLA RINFUSA**

#### **Art.24**

##### **Domanda di approdo e ormeggio**

Le navi che devono imbarcare o sbarcare merci pericolose in colli o alla rinfusa devono essere segnalate almeno entro le ore 17.00 del giorno precedente l'arrivo.

Le stesse nel corso dell'esercizio delle attività in questione, dovranno mostrare a riva:

- **durante le ore diurne:** una bandiera rossa (lettera B del Codice Internazionale dei segnali)
- **durante le ore notturne:** un fanale a luce rossa visibile ad una distanza di due miglia.

L'Ufficio Circondariale Marittimo assegna l'ormeggio e dà le opportune disposizioni circa le cautele necessarie affinché le operazioni d'imbarco, sbarco e trasbordo si svolgano con la sicurezza necessaria per le persone e le cose.

#### **Art.25**

##### **Autorizzazione all'imbarco e nulla osta allo sbarco di merci pericolose in colli**

L'imbarco, il trasporto per mare, lo sbarco ed il trasbordo di merci pericolose in colli è disciplinato del Regolamento approvato con D.P.R.9 Maggio 1968, n.1008 e successive integrazioni e modifiche e dal D.M. 04.05.1995 come modificato dal D.M. in data 31.12.2001.

Chi intende imbarcare merci pericolose deve presentare domanda all'Ufficio Circondariale Marittimo. La domanda deve essere corredata da una dichiarazione, in duplice esemplare, nella quale le merci sono indicate con il preciso nome tecnico e descritte secondo la classificazione di cui normativa sopra richiamata.

Dalla dichiarazione deve risultare che le merci sono imballate, contrassegnate ed etichettate a norma di legge e si trovano nelle condizioni richieste per il trasporto.

L'Ufficio Circondariale Marittimo, espletati gli accertamenti di cui al successivo articolo, concederà l'autorizzazione all'imbarco, stabilendone le modalità a seconda delle condizioni del Porto e delle circostanze del momento.

Il Comandante di una nave in arrivo, sulla quale siano imbarcate merci pericolose, deve indicare, nella nota d'informazione prescritta dall'Art. 179 del Codice della Navigazione, anche le condizioni della stiva che contiene le merci suddette.

L'Ufficio Circondariale Marittimo, su domanda degli interessati, concede, dopo aver effettuato gli accertamenti di cui al successivo articolo, il nulla osta allo sbarco, stabilendone le modalità a seconda delle condizioni del Porto e delle circostanze del momento.

Considerata la particolare posizione geografica del Porto, non è consentito l'imbarco, lo sbarco ed il transito delle merci appartenenti alle classi 1 (esplosivi) e 2 (gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati e gas disciolti sotto pressione).

#### **Art. 26**

##### **Accertamenti e vigilanza dall'Ufficio Circondariale Marittimo**

L'Ufficio Circondariale Marittimo, avvalendosi eventualmente del Registro Italiano Navale, accerta che:

- la merce sia ammessa al trasporto marittimo;
- la dichiarazione allegata alla domanda prevista dal precedente articolo sia conforme al modello previsto per legge;
- lo stivaggio sia effettuato conformemente alle disposizioni delle norme particolari e delle singole tabelle citate;

- l'attestazione di idoneità rilasciata dall'Ente di classifica preveda l'abilitazione della nave al trasporto delle merci della classe o del gruppo cui la merce da imbarcare appartiene;
- la nave sia dotata dei mezzi di sicurezza e protezione previsti dalla legge;
- siano state adempiute tutte le prescrizioni emanate per la sicurezza dell'ormeggio e della zona interessata allo sbarco o all'imbarco:

## **Art.27**

### **Introduzione e sosta delle merci pericolose negli spazi portuali**

E' vietato introdurre negli spazi portuali merci pericolose senza l'autorizzazione dell'Ufficio Circondariale Marittimo.

Le merci pericolose, destinate all'imbarco, devono essere introdotte non prima che la nave, su cui devono essere trasportate sia pronta a riceverle mentre quelle da sbarcare possono essere depositate nei luoghi indicati dall'Ufficio Circondariale Marittimo purché siano fatte celermente affluire a destinazione.

In nessun caso è consentita la sosta di merci pericolose negli spazi portuali oltre il tempo per l'imbarco o il deflusso dal Porto.

## **Art. 28**

### **Imbarco/sbarco merci solide alla rinfusa**

L'imbarco, il trasporto per mare, lo sbarco ed il trasbordo di merci alla rinfusa sono disciplinati dal D.M. 22.07.1991 e successive integrazioni e modifiche, a cui si fa pertanto riferimento per la regolamentazione di dettaglio.

Chi intende imbarcare merci alla rinfusa indicate negli appendici del D.M. sopra indicato, deve presentare domanda all'Ufficio Circondariale Marittimo. La domanda deve essere corredata da una dichiarazione, in duplice esemplare, da redigersi secondo le modalità previste dal D.M. richiamato.

Dalla dichiarazione deve risultare che le merci si trovano nelle condizioni richieste per il trasporto.

L'Ufficio Circondariale Marittimo, espletati gli accertamenti di cui al successivo articolo, concederà l'autorizzazione all'imbarco o nulla osta allo sbarco, stabilendone le modalità a secondo delle condizioni del Porto e delle circostanze del momento.

Il Comandante di una nave in arrivo, sulla quale siano imbarcate le merci , deve indicare, nella nota d'informazione prescritta dall'Art. 179 del Codice della Navigazione , anche le condizioni della stiva che contiene le merci suddette.

L'Ufficio Circondariale Marittimo, su domanda degli interessati, concede, dopo aver effettuato gli accertamenti di cui al successivo articolo, il nulla osta allo sbarco, stabilendone le modalità a seconda delle condizioni del Porto e delle circostanze del momento.

## **Art. 29**

### **Imbarco/sbarco di merci pericolose liquide**

Le operazioni di imbarco e sbarco di merci liquide pericolose nel Porto di Barletta sono disciplinate con ordinanza n. 56/98 in data 04.09.98 e succ. modifiche, cui si fa riferimento.

## **Art. 30**

### **Dei lavori**

L'esecuzione di lavori a bordo delle navi che non trasportano o non abbiano trasportato merci pericolose in colli possono essere autorizzati dall'Ufficio Circondariale Marittimo, su domanda degli interessati.

Anche i lavori di lieve entità senza impiego di fiamma libera o di arco voltaico o di altri mezzi che comunque possano sviluppare calore o generare scintille od altre sorgenti di ignizione sono autorizzati, sentito eventualmente il consulente chimico, con le prescrizioni di volta in volta dettate.

Le disposizioni contenute nel presente articolo non si applicano ai lavori che vengono effettuati nell'ambito e con le maestranze dei Cantieri Navali per le unità in costruzioni e/o in allestimento.

## **Art. 31**

### **Dell'uso della fiamma ossidrica, delle miscele ossiacetileniche e delle saldature elettriche**

L'uso della fiamma ossidrica, delle miscele ossiacetileniche e delle saldature elettriche nell'ambito del Porto è disciplinato con apposito regolamento.

### **Disposizioni transitorie e finali**

Ferma restando la normazione premessa in termini generali, l'Autorità Marittima si riserva ogni più ampia facoltà di disporre misure integrative o in deroga che dovessero presentarsi necessarie in relazione alle esigenze del momento.

Barletta, 07 gennaio 2003

IL COMANDANTE  
T.V. (CP) Piercarlo DI DOMENICO

