



CAPITANERIA DI PORTO

B A R I

ORDINANZA N. 16 /95

IL CAPO DEL CIRCONDARIO MARITTIMO E COMANDANTE DEL PORTO DI BARI:

- VISTA la circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Direzione Generale della Navigazione e Traffico Marittimo, in data 13/9/95, Titolo: Polizia della Navigazione - serie IV n.7 "Condizioni di sti vaggio e di trasporto degli autoveicoli con particolare riferimento al rizzaggio;
- VISTE le proprie precedenti ordinanze n.35/72 emessa in data 5.7.72 e 19/90 emessa in data 18.5.1990;
- RITENUTA l'opportunità di dare ~~prima~~ attuazione alle sopraindicate direttive ministeriali, al fine di tutelare maggiormente la sicurezza delle na vigazione di tutte quelle navi che trasportano veicoli;
- VISTI gli artt. 30,65,68,81,164,165,179,297,1174 e 1231 Cod.Nav. e gli artt. 175 e 176 del D.P.R. 8/11/1991 n.435;

① R D I N A

- Art.1 a) intorno ad ogni autoveicolo deve essere lasciato uno spazio libero non inferiore a quaranta centimetri e devono essere lasciati liberi i passaggi di disimpegno e le zone prospicienti i mezzi antincendio.
- b) Dentro gli autoveicoli e nelle aree di carico non è in alcun modo am messa la presenza dei passeggeri per tutta la durata del viaggio.
- c) E' comunque assolutamente vietato collocare anche parzialmente gli autoveicoli sul portellone d'imbarco;
- d) gli automezzi di tara inferiore alle 3,5 tonnellate vanno scontrati con apposite attrezzature (ad esempio cunei, g anasce, catene e si milari) per impedire movimenti incontrollati, sia in locali garage che in ponti scoperti. Tali operazioni di rizzaggio vanno effettua te durante l'intera stagione invernale (ottobre-marzo). Nel periodo estivo l'applicazione di tale obbligo è rimessa al giudizio del Co mandante, che, di volta in volta, stabilirà l'operazione più idonea da effettuare, anche in considerazione delle condizioni meteomarine. I mezzi pesanti, di tara superiore a 3,5 tonnellate, vanno sempre rizzati, indipendentemente dal tipo di nave su cui vengono imbarca ti, dalla durata del viaggio, dalle condizioni meteomarine e dalla stagione climatica.



CAPITANERIA DI PORTO

B A R I

- 2 -

Per le navi che effettuano navigazione Nazionale Litoranea e navigazione Nazionale Locale è consentito, prescindendo dal periodo stagionale, che in presenza di condizioni meteomarine assicurate e giudicate favorevoli dal Comandante, quanto segue:

- le autovetture siano rizzate con freno a mano e con la marcia inserita, se trattasi di automobili a benzina;
- gli autoveicoli di tara superiore alle 3,5 tonnellate siano rizzati con il freno a mano, la marcia inserita se trattasi di veicoli a benzina e con cunei permanentemente inseriti.

Il rizzaggio degli autoveicoli di tara superiore alle 3,5 tonnellate deve comunque essere effettuato nel rispetto del criterio stabilità dalla seguente tabella:

Tara del veicolo (tonnellate) GVM	Numero minimo di punti di rizzaggio su ciascun lato del veicolo	Resistenza minima senza deformazione permanente di ciascun punto di rizzaggio (KN)
3,5 GVM 20t.	2	GVM x 10 x 1,2
20t. GVM 30t.	3	n*
30t. GVM 40t.	4	

* n e' il numero totale di punti di rizzaggio su ciascun lato del veicolo.

La nave deve essere munita di certificazione rilasciata dal proprio Istituto di classificazione che attesti i requisiti dei punti di rizzaggio, come previsto dalla tabella suesposta, nonché di istruzioni fornite dall'armatore circa le modalità di rizzaggio da eseguire.

.2) Si fa obbligo a chiunque spetti di osservare e di far osservare la presente Ordinanza.

Bari, li 15.6.1995

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Giuseppe GIULI



Roma, 13 MAR. 1995

19

MINISTERO
DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE
DIREZIONE GENERALE DELLA NAVIGAZIONE
della Marina Mercantile
DIREZIONE GENERALE DELLA NAVIGAZIONE
E DEL TRAFFICO MARITTIMO

 A TUTTE LE CAPITANERIE
DI PORTO

 A TUTTI GLI UFFICI
CIRCONDARIALI MARITTIMI

Divisione: X
Prot. N.° 310500/UT
Allegati

Risposta al Foglio del
Div. Lex N.°

OGGETTO:

Condizioni di stivaggio e di trasporto degli
autoveicoli con particolare riferimento al rizzaggio.

CIRCOLARE - TITOLO:
POLIZIA DELLA NAVIGAZIONE
Serie IV - N.° 7

e, p.c.:

A1 COMANDO GENERALE DELLE
CAPITANERIE DI PORTO
S E D E

All'ACCADEMIA NAVALE
Coord. Corsi "CP"
5/200 LIVORNO

A MARISCUOLA
Gruppo Ins. "NP"
70100 TARANTO

A MARISCUOLA
Gruppo Ins. "NP"
07024 LA MADDALENA

A1 REGISTRO ITALIANO
NAVALE
Via Corsica, 12
16100 GENOVA

Alla CONFEDERAZIONE
ITALIANA ARMATORI
Via dei Sabini, 7
00187 R C M A

Alla FEDERAZIONE ITALIANA
ARMAMENTO DI LINEA
Via Nazionale, 54
00184 R C M A

CAPITANERIA DI PORTO BARI	
20 MAR. 1995	
Prot. n.	6866
Ser.	54/TE

Come e' noto, la Circolare - Titolo "Polizia della
Navigazione" Serie III, n.2, del 21.8.1967, dispone, all'art.36,
in materia di stivaggio degli autoveicoli e condizioni per il



MINISTERO
DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
della Marina Mercantile
DIREZIONE GENERALE DELLA NAVIGAZIONE
E DEL TRAFFICO MARITTIMO

Roma, 19

Al

Divisione _____ Sex _____
Prot. N.° _____ Allegati _____

Risposta al Foglio del
Dir. _____ Sex _____ N.° _____

OGGETTO: _____

trasporto, tra l'altro, che "gli autoveicoli devono essere scontrati e rizzati in modo ritenuto sicuro dal Comandante".

In relazione a quanto sopra si ritiene opportuno fornire le istruzioni di massima da seguire per il rizzaggio degli autoveicoli, al fine di ridurre il rischio di sinistri in mare, causati dallo spostamento del carico a bordo durante la navigazione.

Vengono pertanto di seguito indicate alcune linee guida che il Comandante di una nave deve seguire in materia di rizzaggio degli autoveicoli (art. 297 C.N.).

Partendo dal presupposto che con il termine rizzare si intende l'operazione volta ad assicurare che un veicolo non si sposti dalla posizione originale di parcheggio, il carico va sempre rizzato, anche se poi al Comandante è lasciato un margine discrezionale nella scelta delle relative modalità.

Al riguardo il Comandante deve prendere in considerazione una serie di fattori, quali le condizioni del tempo, il tratto di mare più o meno lungo che va attraversato, la durata, l'area geografica del viaggio, le condizioni di mare che si possono prevedere, le dimensioni e le caratteristiche progettuali della nave, il tipo dell'unità di carico e del veicolo da rizzare, lo schema generale di stivaggio del carico, il peso delle unità di carico e dei veicoli.

Come è fissato dalla Circolare precedentemente citata, va sempre rispettata la prescrizione di uno spazio libero non inferiore a 40 cm intorno ad ogni autoveicolo, e devono essere lasciati liberi i passaggi di disimpegno e le zone prospicienti i mezzi antincendio.

Inoltre, sia dentro gli autoveicoli che nelle aree di carico non è in alcun modo ammessa la presenza dei passeggeri per tutta la durata del viaggio.



Roma, 19

Al

MINISTERO
DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
della Marina Mercantile
DIREZIONE GENERALE DELLA NAVIGAZIONE
DEL TRAFFICO MARITTIMO DELLA
MARINA MERCANTILE

Divisione _____ Sex _____
Prot. N° _____ Allegati _____

Risposta al Foglio del
Div. _____ Sex _____ N° _____

OGGETTO: _____

Gli automezzi di tara inferiore alle 3,5 tonnellate vanno scontrati con apposite attrezzature, ad esempio cunei, ganasce, catene e similari, per impedire movimenti incontrollati, sia in locali garage che in ponti scoperti. Tali operazioni di rizzaggio vanno effettuate durante l'intera stagione invernale (ottobre-marzo). Nel periodo estivo l'applicazione di tale obbligo è lasciata al giudizio del Comandante, che di volta in volta stabilirà l'operazione più idonea da effettuare, anche in considerazione delle condizioni meteomarine.

I mezzi pesanti, di tara superiore alle 3,5 tonnellate, vanno sempre rizzati, indipendentemente dal tipo di nave su cui vengono imbarcati, dalla durata del viaggio, dalle condizioni meteomarine e dalla stagione climatica, e va applicato il punto 5.3 della Tabella allegata alla Risoluzione IMO A.581 (14), data in allegato.

Particolare attenzione deve essere riservata alla situazione dello Stretto di Messina, che per le condizioni meteomarine, la tipologia di navi adoperate, le caratteristiche della navigazione, di brevissima durata, limitata e abbastanza protetta, necessita di prescrizioni ad hoc in materia di rizzaggio.

Pertanto su tale percorso le autovetture vanno rizzate con il freno a mano, e la marcia inserita per i veicoli a benzina. In presenza di condizioni meteomarine sfavorevoli, a queste prescrizioni deve aggiungersi l'utilizzazione di cunei; i mezzi pesanti invece, vanno comunque rizzati, con il freno a mano, la marcia inserita per i veicoli a benzina, e con cunei permanentemente inseriti. Nel caso di condizioni meteomarine sfavorevoli, a giudizio del Comandante, va utilizzato un ulteriore sistema di rizzaggio aggiuntivo, che può identificarsi in martinetti od altri mezzi valutati come idonei dal comandante stesso.



Roma,

19

**MINISTERO
DEL TRASPORTO E DELLA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE DELLA NAVIGAZIONE
E DEL TRAFFICO MARITTIMO
DIREZIONE GENERALE DELLA NAVIGAZIONE
DEL COMPLESSO MINISTERO DELLA
MARINA MERCANTILE**

Divisione _____ Sex _____
Prot. N° _____ Allegati _____

Risposta al Foglio del _____
Div. _____ Sex _____ N° _____

OGGETTO: _____

Tali prescrizioni si applicano anche alle navi che effettuano navigazione nazionale locale, e navigazione nazionale litoranea, ma solo in presenza di condizioni meteomarine assicurate favorevoli giudicate tali dal comandante della nave.

E' necessario, infine, che il comandante della nave debba essere fornito dall'Armatore di opportune istruzioni in merito alle modalità di rizzaggio da seguire.

IL DIRIGENTE SUPERIORE
DIRETTORE DIVISIONE SICUREZZA NAVIGAZIONE

point and aperture should permit varying directions of the lashing to the ship's deck¹.

5.2 The same number of not less than two or more than six securing points should be provided on each side of the road vehicle in accordance with the provisions of 5.3.

5.3 Subject to the provisions of notes 1, 2 and 3 hereunder, the minimum number and minimum strength of securing points should be in accordance with the following table:

Gross vehicle mass (GVM) tonnes	Minimum number of securing points on each side of the road vehicle	Minimum strength without permanent deformation of each securing point as fitted (kN)
3.5 t ≤ GVM ≤ 20 t	2	$\frac{\text{GVM} \times 10 \times 1.2}{n^*}$
20 t < GVM ≤ 30 t	3	
30 t < GVM ≤ 40 t	4	

* Where n is the total number of securing points on each side of the road vehicle.

Note 1: For road trains, the table applies to each component, i.e. to the motor vehicle and each trailer, respectively.

Note 2: Semi-trailer towing vehicles are excluded from the table above. They should be provided with two securing points at the front of the vehicle, the strength of which should be sufficient to prevent lateral movement of the front of the vehicle. A towing coupling at the front may replace the two securing points.

Note 3: If the towing coupling is used for securing vehicles other than semi-trailer towing vehicles, this should not replace or be substituted for the above-mentioned minimum number and strength of securing points on each side of the vehicle.

5.4 Each securing point on the vehicle should be marked in a clearly visible colour.

5.5 Securing points on vehicles should be so located as to ensure effective restraint of the vehicle by the lashings.

5.6 Securing points should be capable of transferring the forces from the lashings to the chassis of the road vehicle and should never be fitted to bumpers or axles unless these are specially constructed and the forces are transmitted directly to the chassis.

5.7 Securing points should be so located that lashings can be readily and safely attached, particularly where side-guards are fitted to the vehicle.

5.8 The internal free passage of each securing point's aperture should be not less than 80 mm but the aperture need not be circular in shape.

5.9 Equivalent or superior securing arrangements may be considered for vehicles for which the provisions of table 5.3 are unsuitable.

¹ If more than one aperture is provided at a securing point, each aperture should have the strength for the securing point in the table in 5.3.

Soggetto alle disposizioni delle note 1,2 e 3, il numero minimo e la resistenza minima dei punti di rizzaggio dovrebbe essere conforme alla tavola seguente:

Pondero del veicolo (tonnellate) GVM	Numero minimo di punti di rizzaggio su ciascun lato del veicolo	Resistenza minima senza deformazione permanente di ciascun punto di rizzaggio (kN)
$3,5t \leq GVM \leq 20t$	2	$GVM \times 10 \times 1,2$
$20t < GVM \leq 30t$	3	n*
$30t < GVM \leq 40t$	4	

* dove n è il numero totale di punti di rizzaggio su ciascun lato del veicolo

Nota 1: per i treni, la tavola si applica ad ogni componente, vale a dire al veicolo motore e ad ogni rimorchiatore.

Nota 2: i veicoli rimorchio semi-rimorchiatori sono esclusi dalla tavola. Essi dovrebbero essere forniti di due punti di rizzaggio sulla parte frontale del veicolo, la cui resistenza dovrebbe essere sufficiente a prevenire il movimento laterale della parte frontale del veicolo. Un gancio di rimorchio sulla parte frontale potrebbe sostituire i due punti di rizzaggio.

Nota 3: se il gancio del rimorchio viene usato per assicurare i veicoli che non siano veicoli rimorchio semi-rimorchiatori, questo non dovrebbe sostituire o essere sostituito a causa del numero minimo summenzionato e della resistenza dei punti di rizzaggio su ogni lato del veicolo.