



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI PORTO NOGARO

ORDINANZA N. 20/2012

Il Tenente di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Porto Nogaro e Torviscosa:

VISTA *l' Ordinanza n. 24/2009 in data 29/05/2009;*

CONSIDERATO *il regime operativo delle banchine commerciali e l'attuale estensione delle aree rese in concessione agli operatori portuali, nonché la predisposizione delle aree e dei fondali degli attigui spazi marittimi, e la necessità di assicurarne il pubblico uso;*

CONSIDERATO *l'incremento di traffico registrato nel porto di Porto Nogaro e del potenziamento delle infrastrutture portuali, le esigenze connesse con lo svolgimento delle ordinarie operazioni di sbarco/imbarco merci;*

RITENUTO *necessario emanare, alla luce di quanto sopra, nuove disposizioni relative alla disciplina dei turni di accosto delle navi nel porto di Porto Nogaro, nonché di provvedere alla determinazione delle caratteristiche delle navi e alle modalità di movimento delle stesse nel canale di accesso, nel bacino di evoluzione e nello specchio acqueo di Porto Margreth;*

VISTE *le disposizioni ministeriali che disciplinano l'organizzazione dell'attività in premessa citata;*

VISTA *la Direttiva 95/21 CEE, attuata con Decreto 19.4.2000 n°432 ;*

VISTO *il punto C del Capo III del documento allegato alla Circolare Serie MOU n° 9 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto datata 09.01.2003, relativa al Controllo dello Stato d'approdo e all'attuazione del sistema di reportazione dati Sirenac 2000;*

VISTA *la propria Ordinanza n°13/06 in data 26/11/2006, relativa alla disciplina di Port Security;*

SENTITA *l'utenza portuale;*

VISTI *gli artt. 30,62 e 81 del Codice della navigazione e gli artt. 59,62,63,64,65 e 81 del relativo Regolamento di Esecuzione;*

ORDINA

ART. 1

E' approvato e reso esecutivo l'annesso REGOLAMENTO PER GLI ACCOSTI DELLE NAVI E DEI GALLEGGIANTI NEL PORTO DI PORTO NOGARÒ.

ART. 2

Si fa obbligo, a chiunque spetti, di osservare e far osservare le disposizioni contenute nel Regolamento approvato con la presente Ordinanza.

ART. 3

I contravventori saranno puniti ai sensi degli artt. 1168, 1174, 1218 e 1231 del Codice della navigazione, semprechè il fatto non costituisca diverso e/o più grave reato, e saranno ritenuti responsabili in via civile e penale degli eventuali danni diretti ed indiretti cagionati a cose e/o persone in conseguenza di tale inosservanza.

I contravventori alla presente ordinanza, se alla condotta di un'unità da diporto, incorrono, se il fatto non costituisce reato, nell'illecito amministrativo di cui all'art.53 del Codice della Nautica da diporto D.Lgs 18/07/2005 n°171.

ART.4

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata mediante l'affissione all'albo dell'ufficio, l'inclusione alla pagina "ordinanze" del sito istituzionale www.guardiacostiera.it/portonogaro, nonché l'opportuna diffusione tramite gli organi di informazione. –

La presente Ordinanza entra in vigore alle ore 00.01 del giorno 22.10.2012, abrogando e sostituendo l'Ordinanza n. 24/2009 in data 29/05/2009 e le successive modifiche ed integrazioni.

Porto Nogaro, li 18/10/2012

**IL COMANDANTE
Tenente di Vascello (CP)
Luigi SPALLUTO**

Copia conforme all'originale sottoscritta con firma autografa e conservata presso questo ufficio - Art.19 DPR 445/2000

INDICE

REGOLAMENTO PER LA NAVIGAZIONE, LA SOSTA E LA PRECEDENZA AGLI ACCOSTI DELLE NAVI E DEI GALLEGGIANTI NELLA ZONA PORTUALE DELL' AUSSA-CORNO

CAPO I

NORME GENERALI

- Art. 1 Scopo del regolamento
- Art. 2 Individuazione specchi acquei portuali
- Art. 3 Sinistri
- Art. 4 Rinvio a disposizioni particolari
- Art. 5 Riprese fotografiche e/o cinematografiche
- Art. 6 Limiti di velocità
- Art. 7 Precauzioni
- Art. 8 Norme per le unità in servizio di polizia o di emergenza

CAPO II

NORME RELATIVE ALLA NAVIGAZIONE ED ALLA SOSTA DELLE UNITA' DA DIPORTO E DA PESCA

- Art. 9 Navigazione e movimento
- Art. 10 Orari di navigazione o movimento
- Art. 11 Divieti
- Art. 12 Obblighi durante la navigazione
- Art. 13 Obblighi negli ormeggi
- Art. 14 Incroci e sorpassi – precedenza

CAPO III

NORME RELATIVE ALLA NAVIGAZIONE ED ALLA SOSTA DI NAVI E GALLEGGIANTI MERCANTILI CHE DEBBONO COMPIERE OPERAZIONI COMMERCIALI E LAVORI DI QUALSIASI GENERE

- Art. 15 Navigazione e movimento in ambito portuale
- Art. 16 Destinazione delle banchine
- Art. 17 Orario di navigazione
- Art. 18 Limiti di pescaggio
- Art. 19 Dimensione delle navi
- Art. 20 Altezza libera di transito (Air Draft)
- Art. 21 Manovre e operazioni vietate
- Art. 22 Manovre e operazioni obbligatorie
- Art. 23 Incroci sorpassi – Convogli
- Art. 24 Operazioni di rifornimento di combustibili (Bunkeraggio)
- Art. 25 Presenza minima di componenti l'equipaggio delle navi in sosta

CAPO IV

NORME INERENTI GLI ACCOSTI

- Art. 26 Precedenza negli accosti
- Art. 27 Domanda di accosto
- Art. 28 Programma di movimenti
- Art. 29 Richiesta di movimento navi in banchina
- Art. 30 Variazioni al turno di accosto
- Art. 31 Perdita del turno
- Art. 32 Preferenze negli accosti
- Art. 33 Accosto preferenziale
- Art. 34 Permanenza agli accosti operativi
- Art. 35 Norme per prevenire il congestionamento del porto
- Art. 36 Agevolazione di manovra
- Art. 37 Espletamento delle formalità di arrivo e partenza delle navi e pratiche urgenti ed indilazionabili presso l'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro
- Art. 38 Deroghe

CAPO V

NORME DI SICUREZZA E SEGNALI PER I CASI DI NEBBIA

- Art. 39 Obbligo di assumere informazioni meteo
- Art. 40 Condizioni di visibilità e definizione della stessa
- Art. 41 Divieti



REGOLAMENTO PER LA NAVIGAZIONE, LA SOSTA E LA PRECEDENZA AGLI ACCOSTI DELLE NAVI E DEI GALLEGGIANTI NELLA ZONA PORTUALE DELL' AUSSA-CORNO

Capo I

Norme Generali

Art. 1 Scopo del Regolamento

Il presente regolamento disciplina la navigazione delle navi, dei galleggianti, e delle unità da diporto e da pesca sulla via marittima lagunare e fluviale che dalla Pilot Station, così come individuata dalle norme attualmente in vigore, conduce agli scali commerciali di Porto Nogaro, Porto Margreth, Torviscosa e Banchina Cimolai, nonché agli ormeggi delle navi e dei galleggianti negli specchi acquei portuali di Porto Nogaro.

Le norme contenute nel presente regolamento devono essere osservate da tutte le navi, galleggianti, unità da pesca (quali risultano definite dall'Art. 136 del C.N.) e dalle unità da diporto (come definite dal D. L.vo 171/05 e successive integrazioni) che per le loro caratteristiche possono essere ammesse alla navigazione, sosta o svolgimento di operazioni commerciali negli specchi acquei di Porto Nogaro – Torviscosa, secondo i criteri di seguito specificati.

Art. 2 Individuazione specchi acquei portuali

Agli effetti del presente Regolamento sono specchi acquei portuali l'avamposto, la banchina di Porto Vecchio, la banchina Margreth, la banchina Cimolai e Torviscosa.

L'avamposto comprende i seguenti tratti:

- a) La zona di mare adiacente la Pilot Station così come individuata nel precedente articolo, riservata all'ancoraggio delle navi in attesa di ormeggio e regolamentata con l'Ordinanza n. 33/01 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Grado, in data 16 novembre 2001;
- b) Porto Buso - zona racchiusa fra le dighe foranee, l'imboccatura delle stesse delimitata da boe e mede, e la diramazione con la via interna denominata Litoranea Veneta.
- c) Canale lagunare - zona compresa fra la diramazione con la Litoranea Veneta e la confluenza dei fiumi Aussa e Corno.
- d) I corsi dei fiumi Aussa e Corno - dalla confluenza sino a Porto Nogaro e Darsena di Torviscosa.

Delle norme contenute nel presente regolamento:

- 1) Quelle relative alla navigazione devono essere osservate nella zona portuale comprendente gli specchi acquei sopra descritti;
- 2) quelle relative agli ormeggi e alla precedenza negli stessi devono essere osservate nella zona suddetta, limitatamente agli accosti sul fiume Corno ivi

comprese le banchine in concessione o meno e che non fanno parte degli ambiti portuali di "Porto Vecchio" , Porto Margreth e Torviscosa.

In relazione all'andamento dei fondali nella zona antistante l'imboccatura dei moli foranei e dalla presenza di un canale dragato per l'accesso a Porto Buso, la navigazione fuori dell'ambito portuale deve essere condotta nel modo previsto dal "Regolamento Internazionale per evitare gli abbordi in mare", tenendo conto della presenza di navi condizionate dal loro pescaggio.

Art. 3 Sinistri

La nave che arrechi danni alle opere o attrezzature portuali o ad altre navi, o riporti avarie che la costringono a fermarsi, deve darne immediato avviso all'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro e rimanere a disposizione di questo per gli accertamenti ritenuti opportuni. A tal fine la nave deve, a seconda delle circostanze, ormeggiarsi al più vicino idoneo accosto o fermarsi in rada.

Art. 4 Rinvio a disposizioni particolari

Le norme contenute nel presente regolamento sono integrate con quelle relative alle seguenti ordinanze il cui contenuto è consultabile sul sito istituzionale www.guardiacostiera.it/portonogaro, alla sezione ordinanze.

- 1) Rada di Porto Nogaro – Ordinanza n. 33/01 del 16/11/2001 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Grado;
- 2) Lavori con fiamma – Ordinanza n. 15/2007 del 16/08/2007;
- 3) Bunkeraggio – Ordinanza n. 16/2007 del 16/10/2007;
- 4) Diporto – Ordinanza n. 6/2012 del 04/04/2012
- 5) Accessi in porto – Ordinanza n. 13/92 del 24/11/1992;
- 6) Merci Pericolose – Ordinanza n. 04/94 del 02/05/1994 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Grado;
- 7) Deposito merci in banchina – Ordinanza n. 33/93 del 03/12/1993 della Capitaneria di Porto di Monfalcone;
- 8) Disciplina ex art. 68 – Ordinanza n. 49/2003 del 29/12/2003 della Capitaneria di Porto di Monfalcone.

Art. 5 Riprese fotografiche e/o cinematografiche

In tutto l'ambito portuale sottoposto a misure di Security, è vietato effettuare riprese fotografiche e cinematografiche a carattere panoramico e professionale senza preventiva autorizzazione dell' Autorità Marittima.

Le riprese a titolo privato senza scopo di lucro sono consentite.

Chiunque intenda effettuare riprese di cui al comma 1, dovrà far pervenire all'A.M., tramite il PFSO, istanza, con congruo anticipo, contenente:

- a) Indicazione del luogo ove intende realizzare il servizio;
- b) Il giorno/i e le ore di prevista esecuzione;
- c) L'indicazione nominativa della persona/e che dovrà essere autorizzata ad effettuare le riprese e dell' accesso in porto;
- d) Il tipo di apparecchiature che verranno utilizzate.

Al termine delle riprese, il PFSO è tenuto a farsi consegnare copia di tutto il materiale ripreso, compreso quello che non verrà utilizzato, e a conservarlo per cinque anni per eventuali controlli futuri.

Il predetto materiale potrà essere richiesto in qualsiasi momento dall'A.M..

In ogni caso è tassativamente vietato che venga ripreso, anche a titolo privato, il personale addetto alla Security e gli accessi al Porto.

Il PFSO dell'impianto portuale è responsabile dell'applicazione dei detti divieti nel suo ambito di competenza.

Art. 6 Limiti di velocità

Le unità che transitano negli specchi acquei portuali devono osservare i seguenti limiti massimi di velocità:

- a) **8 (otto) nodi**: dalla Pilot Station fino alla foce del fiume Corno e viceversa;
- b) **6 (sei) nodi**: dalla foce del fiume Corno ai punti di ormeggio e Viceversa.

Art. 7 Precauzioni

Entro i limiti massimi di velocità indicati all' articolo precedente, è obbligo del conduttore regolare la velocità dell' unità in modo che sia evitata la produzione di moto ondoso che potrebbe compromettere la sicurezza della navigazione delle persone, delle cose e all' ambiente.

Art. 8 Norme per le unità in servizio di polizia o di emergenza

Le unità delle forze di polizia locali o nazionali e di tutti gli altri Organi/Istituzioni riconosciute come addette ai servizi d' emergenza e di soccorso, non sono vincolate ai limiti di velocità quando sono impiegati nei predetti servizi o compiti istituzionali di emergenza e soccorso; nel tal caso dovranno fare uso del lampeggiante e sirena in dotazione.

I servizi tecnico nautici chiamati dall' Autorità Marittima ad espletare servizi di soccorso e di emergenza non sono vincolati ai limiti di velocità.

Capo II

Norme relative alla navigazione ed alla sosta delle unità da diporto e da pesca

Art.9 Navigazione e movimento

Nelle zone e con le modalità stabilite negli articoli seguenti, le unità di cui al presente Capo II possono navigare o effettuare movimento nell'ambito portuale senza richiedere autorizzazione.

Art. 10 Orari di navigazione o Movimento

Possono iniziare la navigazione o il movimento nell'ambito portuale senza limitazione di orario. E' fatto però obbligo alle stesse di accertarsi che non sorgano condizioni di pericolo per la contemporanea navigazione o movimento di navi di cui al Capo III.

Art. 11 Divieti

Alle unità da diporto o da pesca, lungo i canali fluviali e lagunari marittimi, è vietato:

- a) effettuare evoluzione durante la navigazione;
- b) sostare, anche se ancorate, fuori dai posti di ormeggio;
- c) effettuare lo sci nautico;
- d) impegnare i canali dragati;
- e) ormeggiare alle briccole di delimitazione del canale navigabile nonché ad ogni segnalamento marittimo;
- f) navigare con le vele alzate ad eccezione della zona compresa fra le dighe esterne e l'imboccatura del canale lagunare marittimo;
- g) ormeggiare alle banchine commerciali di Porto Nogaro, di Porto Margreth e di Torviscosa;
- h) gettare in mare rifiuti che devono invece essere portati a terra e depositati in appositi contenitori;
- i) scaricare in mare residui oleosi di sentina;
- l) eseguire il rifornimento di carburante in luoghi diversi da quelli consentiti.
- m) eseguire all'ormeggio operazioni di sverniciatura e/o verniciatura allo scafo.

Art. 12 Obblighi durante la Navigazione

Le navi di cui al presente Capo II, navigando nell'ambito portuale devono:

- a) tenere la mano destra;
- b) non intralciare il transito delle navi di cui al Capo III che per le loro dimensioni non possono deviare dalla propria rotta;
- c) tenersi pronti a dar fondo all'ancora all'occorrenza;
- d) tenere i fanali di via prescritti sempre accesi dal tramonto all'alba ed in caso di foschia o nebbia, bruma, violenti acquazzoni o qualsiasi altro eventuale evento simile;
- e) segnalare convenientemente con mezzi acustici la propria presenza in caso di visibilità ridotta;
- f) ridurre la velocità al minimo consentito con la manovrabilità quando transitano o manovrano in prossimità di natanti ormeggiati.

Art. 13 Obblighi negli Ormeggi

Le unità di cui al presente Capo II, durante la permanenza negli accosti, devono:

- a) ormeggiarsi in modo da non intralciare la manovra o il transito di altre unità;
- b) effettuare l'ormeggio a regola d'arte (con cavi elastici ed in numero sufficiente) onde non creare pericoli o danni con i movimenti subiti a causa del normale transito di navi nella zona prospiciente l'accosto stesso;
- c) non tenere i cavi di ormeggio alla lunga e regolarli a seconda del variare della marea in modo che siano ben tesati e mai in bando anche se per breve tempo.

Art. 14 Incroci e Sorpassi - Precedenze

Le imbarcazioni di cui al presente capo II quando sono in navigazione, incrociandosi fra loro, devono :

- 1) comportarsi secondo quanto previsto dalle norme per evitare gli abbordi in mare;

- 2) in caso di sorpasso, segnalare opportunamente la manovra ponendo in atto tutte le precauzioni necessarie a salvaguardare la sicurezza dell'imbarcazione raggiunta, fermo restando che eventuali danni saranno da ascrivere a presunta colpa della nave raggiungente.
- 3) non devono intralciare, qualunque sia il loro mezzo di propulsione, la manovra alle navi mercantili di cui al Capo III e devono dar loro la precedenza nella rotta. A tal fine devono tenersi fuori dal canale dragato, accostando il più possibile alla sponda e, possibilmente, ormeggiarsi appena si rendono conto di dover incrociare o di essere sorpassate da unità mercantili. In caso di inosservanza non potranno richiedere gli eventuali danni che, anche se derivati dal risucchio causato dai propulsori, si intenderanno subiti per loro colpa o negligenza.

CAPO III

Norme relative alla navigazione ed alla sosta di navi e galleggianti mercantili che debbono compiere operazioni commerciali e lavori di qualsiasi genere

Art. 15 Navigazione e movimento in ambito portuale

E' vietato alle navi, senza specifica autorizzazione dell' A.M., navigare negli specchi acquei portuali o cambiare accosto.

Le navi che raggiungono l'avamporto/rada dovranno darne comunicazione via radio al Comando del porto.

Il Comando del Porto stabilisce il programma degli accosti, con l'orario in cui deve avere inizio la navigazione o il movimento, le eventuali disposizioni particolari da seguire ed assegna l'accosto da raggiungere.

L'orario di inizio della navigazione o del movimento deve essere atteso:

- a) dalle navi in entrata, sostando in rada senza intralciare il transito nel canale che porta all'imboccatura delle dighe foranee;
- b) dalle navi in partenza, rimanendo ormeggiate al posto loro assegnato dal Comando del Porto.

Art. 16 Destinazione delle banchine

Le Imprese portuali che gestiscono le attrezzature di banchina di carico/scarico fisse o mobili, hanno l'obbligo di posizionare le stesse, quando inopere, in modo tale da non intralciare la navigazione, le manovre di ormeggio/disormeggio delle navi. Dette attrezzature, altresì, dovranno essere posizionate, quando inopere, in modo tale da non impedire l'utilizzo del sistema fisso antincendio del Porto e l'intervento, in caso di emergenza, dei mezzi di soccorso e di polizia. Per detto motivo le Imprese portuali, durante i periodi di lavoro delle attrezzature, hanno l'obbligo di mantenere un responsabile di banchina continuamente collegato tramite un apparato radio VHF sul canale 12, o su altro canale concordato o via telefono, con l'A.M. e con i Pratici del porto. Durante i periodi di inoperosità delle attrezzature dovrà, comunque, essere possibile contattare, via radio o telefono, un responsabile dell'impresa portuale, per interventi urgenti di rimozione di dette attrezzature:

- a) nel caso di gru o carri ponte forniti di personale conducente in cabina, il predetto collegamento deve essere tenuto direttamente dal gruista conducente. I gruisti o responsabili di banchina sono tenuti a rimuovere, con la dovuta sollecitudine, le proprie attrezzature di banchina a seconda delle richieste che vengono a loro avanzate dai Pratici o dai Comandanti delle navi in transito;
- b) Tutte le attrezzature o le opere fisse che si trovino a filo banchina o che, non potendo essere rimosse, sporgano dalla banchina stessa devono essere dotate di adeguati segnalamenti diurni e notturni;
- c) E' vietata la fermata o la sosta di persone non autorizzate e/o veicoli privati in prossimità dei cavi di ormeggio in tensione sulle banchine operative. Parimenti la sosta è vietata durante le operazioni di ormeggio e disormeggio. Qualsiasi parte dell'area delle banchine che sia in riparazione deve essere adeguatamente fornita di segnalamenti diurni e notturni e costantemente illuminata anche per i casi di scarsa visibilità;
- d) Chiunque intenda calare a mare per qualsiasi motivo, contrappesi, distanziatori o stabilizzatori di bordo, dovrà munirsi di autorizzazione rilasciata dall'Ufficio Circondariale Marittimo. Uguale autorizzazione dovrà essere richiesta per la messa a mare delle attrezzature connesse alle esercitazioni del personale di bordo, ma la stessa potrà essere richiesta all'A.M. anche per le vie brevi (VHF/Telefono);

Art. 17 Orario di navigazione.

Le navi in entrata potranno iniziare la navigazione nelle vie d'acqua di accesso ai porti di Porto Nogaro, Porto Margreth, Torviscosa e Banchina Cimolai 15' prima del sorgere del sole così come identificato dalle effemeridi.

Le navi in uscita dal Porto di Porto Nogaro "banchina Porto Vecchio" dovranno iniziare la manovra di uscita 120' prima del tramonto del sole così come identificato dalle effemeridi.

Le navi in uscita dal Porto di Porto Nogaro "banchina Margreth" dovranno iniziare la manovra di uscita 75' prima del tramonto del sole così come identificato dalle effemeridi

Le navi in uscita dal Porto di Porto Nogaro "Banchina Cimolai" dovranno iniziare la manovra di uscita 60' prima del tramonto del sole così come identificato dalle effemeridi.

Le navi in uscita dalla Banchina Torviscosa dovranno iniziare la manovra di uscita 120' prima del tramonto del sole così come identificato dalle effemeridi.

La navigazione iniziata entro le ore diurne e protratta oltre il previsto per cause non prevedibili, dovrà essere portata a termine entro 45' dall'orario delle effemeridi.

I suddetti orari si riferiscono a navi ormeggiate su lato dritto.

Art. 18 Limiti di pescaggio

Negli specchi acquei della zona portuale è consentita la navigazione e l'attracco di navi aventi il seguente pescaggio massimo riferito a livello medio mare in acqua dolce:

PORTO NOGARO :

metri 3,50, ad esclusione dell'ultimo tratto rettilineo dove esistono fondali più bassi. In questo caso l'ormeggio è autorizzato dalla Locale A.M. in considerazione dell'effettivo pescaggio della nave con l'ausilio di almeno un rimorchiatore.

PORTO MARGRETH:

a causa dell'interrimento dei fondali e del limitato pescaggio preesistente e in attesa della fine dei lavori di escavo dei fondali, l'ormeggio al nuovo tratto Nord della banchina è concesso con le seguenti modalità:

1. dalla bitta n°1 alla bitta n°3 è consentito l'accosto ad unità con pescaggio massimo, in acqua dolce, di mt. 2;
2. a partire da ormeggi alla bitta n°4 (con cavi alla bitta n°3) fino alla bitta 7 è consentito l'accosto a tutte le navi fluviali, in assenza di condimeteo avverse, con lunghezza fuori tutto fino a 120 mt., propulsione bi-elica e pescaggi limitati ai mt.3,70 in acqua dolce; le navi mono-elica tradizionali con pescaggio in acqua dolce fino a mt. 3,70 e lunghezza fuori tutto fino a mt.80 dovranno ricorrere, per le manovre di ormeggio/disormeggio, all'uso di almeno un rimorchiatore laddove le condizioni di sicurezza della navigazione lo rendano necessario.
3. Prua/poppa in corrispondenza della bitta n°7 (con cavi alla bitta n°6) per le navi mono-elica tradizionali aventi pescaggio superiore ai mt.3,70 e l.f.t. superiore agli 80 mt., l'accosto è consentito con l'ausilio di almeno un rimorchiatore per le manovre di ormeggio/disormeggio, laddove le condizioni di sicurezza della navigazione lo rendano necessario; per tutte le unità fluviali con l.f.t. superiore ai mt.120 l'accosto è consentito con l'ausilio di almeno un rimorchiatore per le manovre di ormeggio/disormeggio, laddove le condizioni di sicurezza della navigazione lo rendano necessario.
4. le manovre di unità con caratteristiche diverse dai casi citati, saranno prese in esame di volta in volta, compatibilmente con il congruo anticipo delle comunicazioni relative alle previsioni di arrivo da parte delle rispettive agenzie marittime, acquisito il parere dei pratici locali e la disponibilità (eventuale) di uno o più rimorchiatori.
5. lungo il resto della banchina l'ormeggio è consentito ad ogni tipologia di unità avente il pescaggio massimo di metri 6,00.

BANCHINA CIMOLAI:

metri 5,80.

E' consentito l'ormeggio di unità aventi pescaggio superiore a metri 5,80 e fino a metri 6 acquisito preliminarmente il parere dei pratici locali, in funzione della previsione di marea durante l'intera sosta della nave in banchina.

TORVISCOSA:

metri 2,70.

In considerazione dei frequenti e rapidi cambiamenti di fondali dovuti ai detriti trasportati dai fiumi e per l'effetto delle correnti è fatto obbligo di consultare gli avvisi ai naviganti per eventuali recenti aggiornamenti ai fondali sopra riportati.

Art.19 Dimensione delle navi

La larghezza delle vie navigabili, i fondali riscontrati in corrispondenza delle stesse sotto le banchine e la larghezza degli specchi acquei ad esse antistanti permettono l'accesso delle navi aventi una sagoma massima come di seguito riportato:

1. **PORTO MARGRETH**

- dalla bitta n°1 alla bitta n°5: lunghezza 120,00 metri;
larghezza 22,00 metri.
- dalla bitta n°5 in poi: lunghezza 180,00 metri;
larghezza 22,00 metri.

2. **PORTO NOGARO:**

lunghezza 120,00 metri;
larghezza 15,00 metri.

3. **DARSENA TORVISCOSA:**

lunghezza 100,00 metri
(se dotate di elica di manovra a prora);
lunghezza 80,00 metri
(se non dotate di elica di manovra a prora);
larghezza 14,00 metri.

4. **BANCHINA CIMOLAI:**

lunghezza 130 metri;
larghezza 22 metri.

E' tuttavia facoltà della Locale A.M. previa acquisizione pareri dei Pratici Locali e dell'Impresa Portuale operante, quest'ultimo parere ai soli fini della fattibilità di esecuzione delle operazioni portuali, autorizzare la navigazione e l'attracco di navi con dimensioni di poco superiori alle massime consentite. In questo caso è tassativamente vietato qualsiasi tipo di incrocio e di convoglio con navi lungo l'intera asta di navigazione.

Art. 20 **Altezza libera di transito (air draft).**

In relazione alla presenza di elettrodotti ad alta tensione passanti sopra la via d'acqua che conduce a Porto Nogaro, è vietata la navigazione lungo il fiume Corno a navi dirette o provenienti a/dal Porto Nogaro e Porto Margreth aventi sovrastrutture (alberi ed antenne comprese) ad una altezza superiore a metri 36,50 sul livello del mare.

E' fatta salva la facoltà dell'A.M. Locale, nei casi di eccezionali piene del fiume Corno, di ridurre il valore di altezza libera di transito massima sopra indicata.

In ogni caso possono navigare lungo il fiume Corno solo navi le cui sovrastrutture, alberi ed antenne comprese, nel transito sotto gli elettrodotti non si avvicinino ad una distanza dai conduttori inferiore di metri 7,20 per linee 380 Kw ed inferiore a metri 5,00 per linee 132 Kw e 20 Kw, la cui altezza minima attuale dichiarata dall'Enel è rispettivamente di metri 43,88 e di metri 41,57, tenuto conto della più alta marea.

Art. 21 **Manovre e operazioni vietate**

Al fine di prevenire eventi dannosi il comando di bordo dovrà porre in essere tutte le precauzioni ritenute opportune e necessarie. In modo particolare è vietato alle navi:

a) - **durante la navigazione nella zona portuale:**

1. tenere imbarcazioni, scale, gru, pennoni, picchi di carico o da altre attrezzature sporgenti dal bordo;
2. procedere a velocità tale da provocare spostamenti di acqua che possano mettere in difficoltà le navi ormeggiate, e comunque procedere a velocità

superiore a 8 (otto) nodi dalla Pilot Station fino alla foce del fiume Corno e viceversa e superiore a 6 (sei) nodi dalla foce del fiume Corno ai punti di ormeggio e viceversa.

Fermo restando i limiti di cui sopra, le unità dovranno comunque procedere ad un'andatura tale da garantire sempre e comunque la stabilità di rotta all'interno del Canale.

b) - durante la sosta in porto:

1. ormeggiarsi di punta;
2. sostare in posti di ormeggio non assegnati;
3. occupare accosti operativi se in disarmo;
4. ormeggiare a pacchetto ad altra nave ormeggiata in banchina;
5. salvo espressa autorizzazione dell'A.M., tenere imbarcazioni, scale, pennoni, picchi di carico, gru od altre attrezzature sporgenti dal bordo sul lato esterno rispetto alla banchina;
6. spostarsi lungo la banchina senza preventiva autorizzazione dell'A.M..
7. eseguire operazioni di sverniciatura e/o verniciatura dello scafo;
8. Tenere i radars accesi conclusa la manovra di ormeggio;
9. eseguire lavori che comportino l'uso di fonti termiche.

Nel caso di navi RO-RO o dotate di portellone di carico/scarico è consentito l'ormeggio di punta nel Porto Margreth esclusivamente durante le operazioni di carico/scarico, al termine delle quali la nave, in sicurezza, deve essere ormeggiata alla banchina nel posto assegnato dal Comando del Porto. Nel caso di ormeggio di punta la posizione delle ancore di ormeggio deve essere adeguatamente segnalata con boe galleggianti ed una persona dell'equipaggio della nave dovrà sorvegliare ininterrottamente il movimento delle imbarcazioni nel bacino Margreth.

In caso di ormeggio di punta la lunghezza della nave non dovrà essere superiore a metri 130.

Sono in ogni caso vietati gli ormeggi di punta di navi Ro-Ro o dotate di portellone di carico/scarico, dalla bitta n°1 alla bitta n°12.

Art. 22 Manovre e operazioni obbligatorie

Durante la navigazione ed all'ormeggio, nell'ambito portuale le navi devono:

- a. tenere le ancore pronte a dar fondo all'occorrenza;
- b. segnalare, con i segnali acustici regolamentari la propria presenza in canale in caso di nebbia;
- c. ridurre la velocità tenendo i propulsori a più basso regime compatibilmente al buon governo o, se possibile, procedendo con il solo abbrivio negli specchi acquei prospicienti gli accosti del bacino Margreth;
- d. in caso di necessità richiamare con cinque fischi brevi l'attenzione delle navi;
- e. evitare di dar fondo all'ancora in corrispondenza degli attraversamenti di cavi o di tubazioni sul fondo del canale. Detti attraversamenti sono segnalati da tabelle poste sulle sponde e raffiguranti un ancora rovesciata sul fondo bianco.

Durante la permanenza negli accosti le navi devono:

1. ormeggiarsi in modo di non intralciare il transito o la manovra di altre navi;
2. effettuare l'ormeggio con cavi idonei (elastici ed in numero sufficiente) a non creare pericoli o danni, con i movimenti subiti a causa del normale transito di navi nella zona prospiciente l'accosto stesso;
3. non tenere i cavi di ormeggio alla lunga e regolarli a seconda del procedere delle operazioni di carico/scarico e del variare della marea in modo che siano sempre ben tesati e mai in bando anche se per breve tempo;
4. prestare attenzione alle navi che devono transitare o manovrare nei pressi per provvedere a che:
 - l'ormeggio, con norme di cui sopra sia fatto a regola d'arte;
 - le operazioni commerciali in corso non creino pericolo per gli addetti;
5. evitare che vi siano ponti, passerelle o zatterini con personale intento ai lavori lungo la fiancata quando vi siano navi in transito o in manovra nei pressi;
6. tenere le ancore in cubia o in posizione tale da non creare pericoli o danni;
7. tenere il VHF acceso sul canale 16 (mhz 156.800) in occasione di bunkeraggio o di imbarco di merci pericolose;
8. essere autorizzate dall'A.M. ad effettuare prove ai mezzi di propulsione previo rafforzamento dei cavi di ormeggio;
9. i Comandanti delle navi mercantili nazionali e quelli di bandiera straniera individuate nell'allegato II, punto 1, che fanno scalo nel porto di Porto Nogaro che, in forza della Convenzione Solas '74, come emendata, e del Decreto Legislativo n° 196/2005, sono dotate di un Sistema di Identificazione Automatica (A.I.S. – Automatic Identification System), devono mantenere sempre attivo tale sistema.

Art. 23 Incroci e sorpassi - Convogli

La navigazione in convoglio è autorizzata previo parere espresso dai Pratici Locali.

I sorpassi in ambito portuale sono vietati a meno di circostanze nelle quali, a giudizio del comando di bordo, si renda necessario effettuare tale manovra per evitare collisioni o in caso di emergenza .

Gli incroci sono consentiti esclusivamente all'interno delle dighe di Porto Buso e al bacino Margreth e sempre che entrambi le navi abbiano il pilota a bordo.

Tali possibilità sono subordinate al preventivo parere dei Pratici Locali.

Al fine di evitare incroci non programmati le navi devono, prima di iniziare l'ingresso o l'uscita dal comprensorio portuale, contattare l'Autorità Marittima o i Pratici Locali per assicurarsi che il canale non sia impegnato da altre unità.

Art. 24 Operazioni di rifornimento di combustibili (bunkeraggio)

Le operazioni di bunkeraggio sono di massima vietate in concomitanza alle operazioni commerciali.

L'autorità Marittima si riserva di concedere eventuali deroghe, qualora le circostanze lo consentano, fermo restando che il bunkeraggio non deve creare pericolo od intralcio alle operazioni commerciali.

Tali disposizioni valgono anche per i rifornimenti di oli lubrificanti pompati.

Art. 25 Presenza minima di componenti l'equipaggio delle navi in sosta.

A bordo delle navi in sosta nell'ambito portuale debbono essere presenti almeno le seguenti aliquote di equipaggio:

- a) 1 Ufficiale di coperta, ritenuto idoneo dal Comandante della nave a dirigere la manovra (per movimento o per eventuale uscita in mare) e le operazioni commerciali in corso;
- b) 1 Ufficiale di macchina;
- c) la metà del personale di coperta, di macchina e delle altre categorie costituenti l'equipaggio ed aventi attinenza con i servizi tecnici di bordo.

In ogni caso la nave deve essere pronta a muovere nel tempo massimo di 30' (trenta) dalla ricezione dell'ordine. Particolari circostanze (es. esecuzione di lavori ecc..) che pregiudichino la prontezza della nave nei tempi previsti o il regolare funzionamento dei servizi di bordo, dovranno essere preventivamente o prontamente comunicate al Comando del Porto che, se opportuno, imporrà le necessarie prescrizioni.

CAPO IV

Norme inerenti gli accosti

Art. 26 Precedenza negli accosti

Le navi di cui al successivo articolo 28 entrano in turno per l'accosto in base all'effettiva ora di arrivo in rada, sempreché per le stesse sia stata presentata regolare domanda di accosto.

Art. 27 Domanda di accosto

Ai fini della programmazione delle ispezioni PSC, l'Armatore o l'Agenzia Raccomandataria, devono presentare almeno 48 ore prima dell'arrivo all'Ufficio Circondariale Marittimo una domanda di accosto conforme all'allegato 1 del presente regolamento completa in ogni sua parte. Per la programmazione degli accosti, il termine temporale di presentazione della domanda d'accosto rimane fissato in 24 ore prima del previsto arrivo della nave.

Tutte le navi impiegate in viaggi internazionali (navi passeggeri comprese le unità veloci - navi da carico, comprese le unità veloci, di tsl uguale o superiore alle 500 - piattaforme mobili di perforazione off-shore) che intendono entrare nel porto di Porto Nogaro, dovranno fornire all'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro, per il tramite dell'Agenzia Marittima, Raccomandataria o direttamente al numero di fax 0431/629629, le informazioni di cui alla regola 9 del Capitolo XI-2 SOLAS contenute nella scheda unita alla presente Ordinanza (allegati n°1a / 1b – inglese / italiano), secondo la tempistica che segue:

- con almeno 24 ore di anticipo sull'orario di previsto arrivo della nave;

oppure,

- al più tardi al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la durata del viaggio sia inferiore a 24 ore;

oppure,

- se il porto di scalo non è noto o se è modificato durante il viaggio, non appena tale porto sia conosciuto.

In considerazione del fatto che ogni informazione richiesta nella domanda di accosto è elemento essenziale al fine di poter garantire un'adeguata pianificazione degli accosti, le domande incomplete o erroneamente compilate non saranno prese in considerazione, se non quando integrate da tutte le informazioni mancanti. In particolare, la mancanza del previsto orario di arrivo e durata della sosta sarà considerato elemento di esclusione della nave dalla pianificazione degli accosti.

La domanda dovrà essere presentata in duplice copia, di cui una in bollo. L'Autorità Marittima si riserva di prendere in esame le richieste pervenute oltre il termine fissato.

Per le navi che prevedono l'arrivo in giornata festiva, oltre alla prescrizione di cui sopra, è fatto obbligo di presentare la domanda entro le ore 12.00 del giorno prefestivo.

Art. 28 Programma dei movimenti

Ogni giorno, dal lunedì al giovedì, alle ore 11.30, ed il venerdì alle ore 13.45, presso la sede dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro, si terrà una riunione con i soggetti interessati agli accosti delle unità navali, durante la quale saranno stabiliti a cura dell'Autorità Marittima, le priorità di ingresso e di uscita delle stesse navi, valide fino alle ore 12.00 del giorno successivo alla riunione, con l'indicazione di eventuali opzioni o variazioni possibili.

La mancata partecipazione dei Raccomandatari e/o dei soggetti interessati, darà luogo all'accettazione dei turni di accosto così come stabiliti nella riunione.

Il programma compilato il venerdì mattina, terrà conto dei movimenti delle navi relativi al sabato ed alla domenica e comunque fino alle ore 12.00 del primo giorno feriale successivo. Il programma vale come ordine per i servizi portuali obbligatori.

Il programma, concluso con i turni di accosto stabiliti nella riunione indicata nel precedente capoverso, non potrà essere variato per nessun motivo, salvo per cause di forza maggiore, motivi di sicurezza della navigazione o per accordo delle parti; tale accordo dovrà essere debitamente comunicato per iscritto all'Autorità Marittima e controfirmato da entrambe le parti interessate.

Le variazioni così comunicate e in generale tutti gli eventuali arrivi, partenze o movimenti non inclusi nel programma, saranno effettuati compatibilmente con i movimenti già stabiliti e con la possibilità di predisporre i servizi portuali successivi.

Art. 29 Richiesta di movimento navi in banchina.

Qualora, a seguito di formale richiesta scritta degli interessati, l'Autorità Marittima ordini il movimento di navi già ormeggiate, allo scopo di poter permettere l'accosto a navi in rada o anche per completare le operazioni commerciali, le relative spese saranno a carico dei richiedenti.

Le domande dovranno essere presentate in forma scritta con modello conforme all'allegato 2.

I movimenti saranno effettuati con le modalità stabilite dall'Autorità Marittima determinate a secondo dei casi.

Per il presente articolo il tonneggio lungo banchina non abbisogna del Servizio di Pilotaggio mentre il movimento con l'ausilio dei mezzi di propulsione deve essere effettuato con l'ausilio del Pratico Locale.

Art. 30 Variazioni al turno di accosto

Eventuali variazioni sugli orari stabiliti nel programma dovranno essere concordati con gli addetti ai servizi obbligatori, a cura dell'Agenzia Marittima, con almeno 60 (sessanta) minuti di anticipo sull'orario programmato. In mancanza di comunicazione entro il predetto termine la prestazione programmata si intende iniziata.

Al fine di permettere l'organizzazione dei servizi obbligatori, le variazioni al turno di accosto possono essere richieste, alla locale Autorità Marittima ogni giorno lavorativo, dopo aver acquisito la disponibilità dei servizi tecnico/nautici.

L'Agenzia Marittima dovrà sempre informare delle modifiche apportate il Comando del Porto, il quale ha comunque facoltà di intervento qualora la variazione non sia compatibile con il programma stabilito.

Art. 31 Perdita del turno

Agli effetti del regolamento degli accosti, la nave sarà considerata arrivata nel momento in cui comunica al Comando del Porto il proprio arrivo in rada via radio VHF ch 16 (156.8 MHZ). In caso l'arrivo della nave al suddetto punto di fonda sia avvenuto al di fuori dell'orario di servizio della locale A.M., lo stesso verrà comunicato alla prima favorevole occasione dal comandante della nave via radio ovvero dal Raccomandatario.

Le navi non presenti in rada o non pronte a ricevere i Pratici Locali a bordo all'orario comunicato nella domanda di accosto o inserite nel programma perdono il diritto ad occupare l'accosto assegnato senza alcun risarcimento per eventuali danni.

Per la nave non presente in rada l'assegnazione di un nuovo accosto sarà fatto tenendo conto del nuovo orario di arrivo e, qualora ciò non comporti variazioni agli orari di movimenti delle altre navi, sarà inserita nel primo orario disponibile dopo il suo arrivo in rada. In caso contrario la nave ritardataria sarà inserita in coda al programma.

La nave non pronta a ricevere il Pratico Locale, che trascorso il tempo di 45(quarantacinque) minuti previsto per l'inizio del servizio di pilotaggio, non sarà pronta per l'ingresso/uscita dal porto perderà il diritto di precedenza passando in coda al turno.

Nel caso di convoglio, qualora la nave capoconvoglio non sia pronta, perderà il comando del convoglio stesso e, qualora sia trascorso l'ulteriore periodo di 45 (quarantacinque) minuti dal previsto orario di inizio del servizio di pilotaggio perderà il diritto di precedenza passando in coda al turno.

Art. 32 Preferenze negli accosti.

L'assegnazione degli accosti è riservato all'Autorità Marittima. Per la determinazione degli stessi sarà osservato l'ordine di arrivo in rada, salvo quanto espressamente previsto nei successivi paragrafi.

Qualora le richieste di accosto ad una determinata banchina fossero superiori alle disponibilità di posti, l'assegnazione dell'accosto avverrà secondo il seguente ordine preferenziale:

1. Navi in arrivo, secondo l'ordine di arrivo.
2. Navi in arrivo, che a parità di orario di arrivo hanno per prime presentato la "comunicazione di arrivo".
3. Navi aventi diritto ad accosto preferenziale.

Qualora una nave richieda l'ormeggio alla banchina di "Porto Vecchio con l'intenzione poi di proseguire le operazioni commerciali presso la banchina di Porto Margreth (o viceversa compresa la darsena di Torviscosa ed altri accosti), il cambio accosto per il nuovo ormeggio verrà accordato rispettando comunque la precedenza acquisita secondo il turno di arrivo in rada.

A parità di condizioni nei gruppi 1, 2 e 3, l'ordine di precedenza è il seguente:

- Navi in partenza;
- Navi in porto che per il proseguo delle operazioni commerciali desiderano cambiare ormeggio tra Porto Vecchio ,Porto Margreth Darsena di Torviscosa ed altri accosti o viceversa;
- Navi aventi diritto ad accosto preferenziale;
- Navi in arrivo secondo l'ordine di arrivo in rada.

In considerazione dell'esiguo spazio disponibile per gli ormeggi, le richieste dovranno essere presentate considerando la primaria esigenza di impiegare le banchine per gli scopi commerciali, tenendo presente che non saranno tollerate soste in banchina di navi che non siano pronte ad iniziare le operazioni di carico e scarico entro i termini stabiliti.

Se la nave rifiuta di ricorrere al movimento di una o più navi per creare sufficiente spazio in banchina per il proprio ormeggio perde il diritto di precedenza rispetto alla nave successiva, la quale può pertanto subentrare alla nave rinunciataria.

Art. 33 Accosto preferenziale

Si considerano accosti preferenziali gli ormeggi autorizzati per le navi di linea e quelli ove sono installate attrezzature fisse destinate ad assicurare il collegamento con gli impianti e/o i depositi di merci.

Per ottenere l'autorizzazione ad un accosto preferenziale per navi di linea, l'Armatore o il Raccomandatario marittimo deve presentare apposita istanza con indicato l'itinerario completo, l'elenco delle navi, le date previste di scalo in ogni singolo porto, l'orario di arrivo a Porto Nogaro, la durata della sosta e l'impegno a mantenere la linea per un periodo di almeno cinque mesi. L'Armatore o il Raccomandatario dovranno presentare, nel caso in cui si tratti di nuova linea, idonea documentazione attestante la periodicità degli scali nel Porto di Porto Nogaro con riferimento almeno agli ultimi 12 mesi.

Con la stessa istanza gli interessati devono specificare l'accosto prescelto, ed il tipo di ormeggio. L'Autorità Marittima, eseguite le valutazioni del caso e tenuto conto di eventuali esigenze doganali e di polizia, indicherà l'accosto preferenziale. Resta salva la possibilità di revocare d'ufficio detta assegnazione qualora dovessero configurarsi motivi di pubblico interesse.

Il Comandante della nave, anche tramite il proprio Raccomandatario marittimo, deve comunicare alla Capitaneria di Porto entro le ore 12.00 del giorno

precedente il previsto arrivo, e comunque con la massima tempestività, ogni variazione alle previsioni di arrivo e di sosta indicate nell'orario di linea. In mancanza di tale comunicazione l'accosto è considerato libero e la nave potrà usufruire delle preferenze solo al successivo scalo previsto nel calendario di linea.

La mancata esecuzione senza validi elementi giustificativi, da valutarsi ad insindacabile giudizio dell'A.M., di tre approdi consecutivi previsti dall'itinerario, comporterà la perdita del beneficio dell'accosto preferenziale.

Le unità in discorso, hanno l'obbligo di svolgere le operazioni di imbarco/sbarco merci con orari e turni continuativi impiegando tutte le mani compatibili con le sistemazioni di bordo e con la disponibilità di manodopera e mezzi meccanici.

Le navi che perdono il requisito di nave di linea per vendita o fine contratto di noleggio, potranno essere sostituite da unità aventi le medesime caratteristiche per lunghezza e stazza.

Le navi non aventi le preferenze di cui al punto 1 possono richiedere di ormeggiare agli accosti preferenziali solo quando non sia previsto l'arrivo di navi aventi diritto oppure vi sia un congruo lasso di tempo prima di detto arrivo e sempreché non sussistano problemi di ordine doganale, di polizia o tecnico. I Comandanti delle navi devono, comunque, impegnarsi per iscritto a lasciare immediatamente libero l'ormeggio a proprie spese ed a interrompere le eventuali operazioni commerciali in corso all'arrivo della nave con diritto di accosto preferenziale.

Art. 34 Permanenza agli accosti operativi.

L'occupazione di accosti operativi è consentita esclusivamente per effettuare operazioni commerciali di carico/scarico.

Salvo casi di forza maggiore, l'interruzione delle operazioni di carico/scarico per una durata superiore alle tre ore in presenza di altre richieste di accosto, darà luogo a revoca dell'assegnazione dell'ormeggio, con conseguente obbligo di lasciare l'accosto senza diritto a risarcimento di eventuali danni.

Non saranno considerate cause di forza maggiore tutte quelle ascrivibili a responsabilità diretta o indiretta del caricatore/ricevitore/agente marittimo.

La nave così allontanata è autorizzata ad occupare il primo ormeggio libero.

Analoga procedura viene eseguita qualora una nave non avvii le operazioni commerciali entro due ore dall'inizio del turno successivo a quello di attracco in banchina. Agli effetti del presente articolo l'inizio di ciascun turno è considerato alle ore 08:00 e alle 13:00 dal lunedì al venerdì.

Non vengono considerate operazioni commerciali il bunkeraggio ed il rifornimento di acqua, viveri, dotazioni o pezzi di rispetto.

Il termine delle operazioni commerciali dovrà essere prontamente comunicato, a mezzo dello stampato in allegato 4, a cura dell'agente marittimo, all'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro.

Dalla fine delle operazioni commerciali decorre il termine di tre ore entro il quale le navi dovranno lasciare liberi gli ormeggi.

Art. 35 Norme per prevenire il congestionamento del porto.

L'Autorità Marittima, quando il porto sia impegnato da un consistente traffico navale, al fine di prevenire il verificarsi del congestionamento e di garantire il più alto livello di operatività dello stesso, disporrà il rispetto delle seguenti prescrizioni:

- a) Gli agenti marittimi delle navi in previsione di accosto per il sabato mattina, devono rilasciare entro le 12 del venerdì apposita dichiarazione con la quale si impegnano ad operare, secondo le vigenti norme. Analoga dichiarazione dovrà essere presentata anche per le navi che non intendono operare nella giornata di sabato. Le unità che non intendono operare nella giornata del sabato perderanno il diritto all'ormeggio a favore di quelle, che le seguono in turno, che si sono impegnate ad operare, conservando il proprio posto in turno. Le navi che secondo il suddetto meccanismo verranno portate all'ormeggio per operare nella giornata di sabato, qualora si impegnino a lavorare a turni, acquisiscono il diritto a conservare l'ormeggio fino al completamento della giornata di lunedì, o della prima giornata lavorativa successiva. In caso contrario al termine del lavoro nella giornata di sabato dovranno lasciare l'ormeggio e riprendere il normale posto in turno di attesa.
- b) Nella giornata di sabato le navi in banchina già dai giorni precedenti dovranno regolarmente chiamare il turno di lavoro ed impiegare le "mani" o "braccia" prescritte. Qualora, per causa di forza maggiore debitamente documentata, le navi in banchina non fossero in condizioni di operare, dovranno lasciare l'ormeggio – a proprie spese – per dare la possibilità ad altre navi in attesa di effettuare operazioni commerciali. Tale eventuale inoperosità dovrà essere comunicata all'autorità marittima a cura degli agenti marittimi interessati, entro le ore 12 della giornata di venerdì. Tali unità saranno inserite al primo posto nella lista delle navi in attesa di ormeggio. In casi di più navi che contemporaneamente si trovino nelle condizioni nel cui al comma precedente la prima a lasciare il proprio ormeggio sarà l'ultima ad essere rientrata il cui ormeggio sia compatibile con le caratteristiche (lunghezza e pescaggio) e le esigenze della nave che deve operare. Le navi che, secondo il suddetto meccanismo, verranno portate all'ormeggio per operare nella giornata di sabato, qualora si impegnino a lavorare a turni, acquisiscono il diritto a conservare l'ormeggio fino al completamento della giornata di lunedì, o della prima giornata lavorativa successiva. In caso contrario, al termine del lavoro nella giornata di sabato, dovranno lasciare l'ormeggio e riprendere il normale posto in turno di attesa.

Art. 36 Agevolazione di manovra.

Allo scopo di assicurare una corretta gestione delle banchine disponibili, l'A.M. può disporre, senza diritto al rimborso di eventuali spese portuali, il tonnage lungo la banchina.

Analogamente l'A.M., nel caso di navi che debbono imbarcare/sbarcare merci da/a magazzino prospiciente le banchine, può su richiesta scritta del Raccomandataro, contenente impegnativa a pagare le spese portuali, cambiare ormeggio ad una nave che in tale banchina stia operando da/a automezzi o da/a magazzino non prospiciente alla banchina. Un simile movimento può essere disposto solo nel caso in cui sia disponibile altro ormeggio ove la nave allontanata possa proseguire le operazioni senza aggravio di costi esclusi eventualmente derivanti dal trasporto delle merci da/in deposito esterno all'ambito portuale.

Il cambio di ormeggio può essere effettuato previo assenso della nave da movimentare.

Art. 37 Espletamento delle formalità di arrivo e partenza delle navi e pratiche urgenti ed indilazionabili presso l'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro

In considerazione dell'orario di servizio espletato dal personale della locale A.M., eventuali prestazioni di carattere obbligatorio ovvero improcrastinabili (presentazione nota d'informazioni o dichiarazione integrativa di partenza), dovranno essere preventivamente concordate con la locale A.M., anche per via telefonica, al fine di poter programmare le attività suddette.

Art. 38 Deroghe

Eventuali deroghe alle norme del presente Regolamento potranno essere concesse, ad insindacabile discrezione dell'Ufficio Circondariale Marittimo, tenuto conto della contingente situazione di chi ne faccia espressa richiesta e sempre nel più ampio rispetto delle norme che preservano la sicurezza della navigazione.

CAPO V

Norme di sicurezza e segnali per i casi di nebbia

Art. 39 Obbligo di assumere informazioni meteo

Ogni Comandante di nave o di imbarcazione, nei periodi dell'anno o del giorno caratterizzati dalla presenza di foschia o nebbia, prima di intraprendere la navigazione, dovrà accertarsi, preventivamente e con qualunque valido sistema di comunicazione in possesso, tramite l'Ufficio Circondariale Marittimo, i Pratici locali, la propria Agenzia Marittima o la Società Armatrice, se locale, della presenza o meno di scarsa visibilità lungo od in prossimità del proprio percorso. Chiunque si trovi a navigare in condizioni di scarsa visibilità, e sia in possesso di un apparato radio dovrà mantenersi in ascolto continuo. Nel caso di apparati radio RTF/VHF si dovrà mantenere in ascolto sul canale 12.

Art. 40 Condizioni di visibilità e definizione della stessa

Per foschia si intende uno stato di visibilità all'interno del canale navigabile di accesso al porto di Porto Nogaro, considerato inferiore al normale compreso fra 400 (quattrocento) e 2000 (duemila) metri;

Per nebbia totale od in banchi si intende uno stato di visibilità in corrispondenza dei canali navigabili sottoposti alla giurisdizione marittima, inferiori ai 400 (quattrocento) metri.

Art. 41 Divieti

Tutte le unità mercantili, compresi i galleggianti, abilitati alla navigazione in acque internazionali o nazionali marittime, che accedono al porto di Porto Nogaro, nonché tutte le navi da diporto:

1. In caso di foschia potranno intraprendere la navigazione entro l'ambito portuale solo se dotate di almeno un efficiente radar in Banda X e previa verifica del buon

funzionamento di tutti gli apparati e di tutte le dotazioni di navigazione (radar, fanali e segnali da nebbia, ecoscandaglio, etc.) di bordo.

2. Nel caso di nebbia, totale od in banchi, osserveranno il divieto di navigazione lungo i canali marittimi interessati dal fenomeno meteorologico, con esclusione delle unità addette ai servizi portuali e, di quelle altre in possesso comunque delle seguenti dotazioni:

- a) fischio da nebbia di tipo approvato o provvisto di apposita deroga;
- b) proiettore fendinebbia di adeguata potenza;
- c) radar di tipo fluviale;
- d) radio RTF/VHF/FM avente a disposizione almeno un canale di lavoro, il canale 14, quest'ultimo da tenere in ascolto continuo, ed, eventualmente, il canale 16.
- e) segnalamenti luminosi ed acustici, organi di governo e di propulsione, altri normali ausili per la condotta della navigazione, perfettamente efficienti;
- f) comandante, o altro membro dell'equipaggio di guardia in plancia, in possesso di un documento attestante l'aver frequentato, con profitto, un corso "radar base" presso uno degli Istituti riconosciuti dal Ministero dei Trasporti o, per le unità dello Stato militari o civili, dai propri Ministeri competenti. Detta documentazione non sarà necessaria ai patentati Aspiranti CLC, CLC o Padroni Marittimi.

In deroga alle previsioni di cui al precedente comma 2, previa formale richiesta del comando nave e acquisito il parere dei Pratici locali, potrà essere autorizzato l'ingresso e/o l'uscita delle navi che, in possesso di particolari caratteristiche, dovute alle modeste dimensioni, al basso pescaggio, all'elevata manovrabilità (ad es.: per la presenza di eliche trasversali, azimutali o doppie, di doppio timone, etc.) e per le particolari dotazioni di apparecchiature di navigazione, possano dare elevata affidabilità di conduzione anche in tempo di nebbia.

IL COMANDANTE

T.V. (CP) Luigi SPALLUTO

Copia conforme all'originale sottoscritta con firma autografa
e conservata presso questo ufficio - Art.19 DPR 445/2000

COMUNICAZIONE DI ARRIVO

Si comunica il previsto arrivo alle ore _____ del giorno _____
della M/n: _____
Bandiera: _____ Nominativo Internazionale: _____
Numero IMO (Solas cap. XI reg.3): _____
Numero MMSI _____
T.S.L.: _____ T.S.N.: _____
Lunghezza fuori tutto (in metri): _____ Larghezza (in metri): _____
Altezza delle sovrastrutture dalla linea di galleggiamento (in metri): _____
Pescaggi (in metri): poppa _____ prora _____
Numero di persone di equipaggio: _____
Numero di passeggeri: _____
Proveniente da: _____
Porto di destinazione: _____
Merce da imbarcare: qualità _____ - quantità _____
Merce da sbarcare: qualità _____ - quantità _____
Merce in transito : qualità _____ - quantità _____
La nave ha/non ha merci pericolose in transito (depennare la voce appropriata) di classe _____
Ormeaggio richiesto: _____
Orario di richiesta del servizio di pilotaggio _____
Durata presunta della sosta: _____
Nome del caricatore: _____
Nome del ricevitore: _____
Raccomandatario marittimo: _____ - reperibilità telefonica: _____
Memorandum di Parigi: luogo _____ - data _____

Il Raccomandatario Marittimo

SPAZIO RISERVATO ALL'AUTORITA' MARITTIMA

Presentata alle ore _____ del _____ - prot. n. _____
Ormeaggio assegnato: _____ Ora di previsto ingresso: _____

COMUNICAZIONE CAMBIO ACCOSTO

Si comunica che per le ore _____ del _____
la M/n _____ di bandiera _____
di lunghezza fuori tutto (in metri) _____ e larghezza (in metri) _____
attualmente ormeggiata presso l'accosto bitte _____ (*) deve spostarsi all'accosto
bitte _____ (*)
Raccomandatario Marittimo: _____ - reperibilità _____ (***)

Eventuali comunicazioni _____

Il Raccomandatario Marittimo – Reperibilità _(**)_

note: (*) indicare eventualmente il riferimento alla bitte d'ormeggio;
(**) specificare, se del caso, l'eventuale cambio di Raccomandatario Marittimo;

() SI ANNULLA IL SOPRAINDICATO CAMBIO ACCOSTO.

SI COMUNICA IL RITARO DEL SOPRA INDICATO CAMBIO ACCOSTO PER LE ORE
_____ DEL GIORNO _____ MANTENENDO STESSO ACCOSTO
CAMBIANDO ACCOSTO ANZICHE' ACCOSTO N.(*) _____ ACCOSTO N.
(*) _____.-

() SERVIZI TECNICO NAUTICI AVVISATI

Annotazioni dell'Autorità Marittima: nuovo ormeggio assegnato: _____
ora di previsto movimento: _____

COMUNICAZIONE DI PARTENZA

Si comunica la prevista partenza per le ore _____ del giorno _____

della M/n _____ di bandiera _____

Altezza delle sovrastrutture dalla linea di galleggiamento(in metri): _____

pescaggi (in metri): poppa _____ - prora _____

vuota di carico/con un carico di:

quantità _____ - qualità _____

diretta a _____ con previsione d'arrivo il _____

Il Raccomandatario Marittimo

() COMUNICASI ANNULLO PARTENZA SOPRAINDICATA.

() COMUNICASI RITARDO PARTENZA SOPRAINDICATA PER IL GIORNO
_____ ALLE ORE _____.-

() SERVIZI TECNICO NAUTICI AVVISATI

ANNOTAZIONI DELL'AUTORITA' MARITTIMA:

COMUNICAZIONE TERMINE OPERAZIONI COMMERCIALI

Si comunica che alle ore _____ del giorno _____ la
M/n _____ di bandiera _____ ormeggiata
all'accosto _____ ha terminato le operazioni commerciali.

Il Raccomandatario Marittimo

COMUNICAZIONE VARIAZIONE

Riferimento Comunicazione di Arrivo presentata in data _____ prot. n. _____ si riferisce di seguito :

() che la motonave _____ anticiperà/ritarderà il proprio arrivo per il giorno _____ alle ore _____.

() Che sono variati i seguenti dati :

IL RACCOMANDATARIO MARITTIMO

COMUNICAZIONE PILOTI A BORDO

In riferimento alla Comunicazione di Arrivo presentata in data _____ prot.
n _____ si chiede quanto segue:

PRATICI LOCALI a bordo della motonave _____ il giorno
_____ alle ore _____;

ACCOSTO N. _____ (*)

(*) indicare eventualmente il riferimento alle bitte d'ormeggio.

() SERVIZI TECNICO NAUTICI AVVISATI

IL RACCOMANDATARIO MARITTIMO

ANNOTAZIONI DELL'AUTORITA' MARITTIMA: