

# REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA DEI SERVIZI MARITTIMI E DEGLI ACCOSTI DEL PORTO DI LIVORNO

## Articolo 1 Campo di applicazione

Le norme contenute nel presente regolamento si applicano nelle acque del porto e nelle acque della rada di Livorno ad esso adiacenti.

Le norme contenute nel seguente regolamento sono integrate con quelle relative:

- all'esecuzione delle operazioni a bordo delle navi cisterna che trasportano merci pericolose o nocive alla rinfusa (Ord. 118/92 del 22 giugno 1992);
- all'esecuzione di lavori a bordo delle navi (Ord. 89/92 del 2 giugno 1992);
- alle operazioni di bunkeraggio (Ord. 88/92 del 1 giugno 1992).

## Articolo 2 Definizioni

- a. **“PORTO”** si intende il complesso formato dalle opere a terra, dalle aree di deposito e dalle acque racchiuse dai moli più esterni (diga del Marzocco, diga della Meloria, diga Curvilinea e diga della Vegliaia).
- b. **“RADA”** si intende la zona di mare adiacente al porto che si estende 3 (tre) miglia dalle predette dighe foranee.
- c. **“NAVE”** si intendono tutte le navi quali risultano definite dall'art. 136 del codice della navigazione, che navigano, sostano ed effettuano operazioni commerciali od altre nelle zone sopra indicate, nonché, le navi militari. Negli articoli seguenti, quando non diversamente specificato, il termine “nave” indica sia le navi che i galleggianti.
- d. **“AVAMPORTO”** si intende la zona di acque portuali compresa fra la Diga Curvilinea, il molo di difesa al Bacino Nuovo, il Molo Mediceo e la testata della banchina Alto Fondale.
- e. **SETTORE DI ENTRATA/USCITA DAL PORTO** la zona di mare antistante l'imboccatura Sud del porto di Livorno compresa fra i rilevamenti (veri e presi dal largo) 038° e 078° del Faro di Livorno (I.I.1896) per una distanza compresa fra 3.5 e 1.5 miglia dal faro stesso.
- f. **ZONA DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO** la zona mare compresa fra i rilevamenti (veri e presi dal largo) 056° e 060° del Faro di Livorno (I.I.1896) per una distanza di 3.5 miglia dal faro stesso.
- g. **ZONA DI PRECAUZIONE ESTERNA (Precautionary Area)** zona di mare a settore di corona circolare ampia 1 miglio, compresa fra i rilevamenti (veri e presi dal largo) 078° e 038° del Faro di Livorno (I.I.1896) adiacente al limite esterno del settore di cui al precedente punto e.
- h. **CORSIA DI TRAFFICO IN ENTRATA** corsia di traffico marittimo, riservata alle navi in entrata nel porto di Livorno. Essa risulta compresa fra i rilevamenti (veri e presi dal largo) 038° e 056° del Faro di Livorno (I.I.1896) per una distanza 3.5 e 1.5 miglia dal faro stesso. (entrando a dritta della zona di separazione del traffico).
- i. **CORSIA DI TRAFFICO IN USCITA** corsia di traffico marittimo riservata alle navi in uscita dal porto di Livorno. Essa risulta compresa fra i rilevamenti (veri e presi dal largo) 060° e 078° del Faro di Livorno (I.I.1896) per una distanza 3.5 e 1.5 miglia dal faro stesso. (uscendo a dritta della zona di separazione del traffico).

- j. **ZONA DI PRECAUZIONE INTERNA (Precautionary Area)** zona di mare a settore circolare di raggio 1.5 miglia, compresa fra i rilevamenti (veri e presi dal largo) 090° e 024° del Faro di Livorno (I.I.1896) adiacente all'imboccatura Sud del porto di Livorno.
- k. **VELOCITA' DI SICUREZZA** la velocità a cui deve procedere una nave in modo da poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare collisioni e poter essere arrestata entro una distanza adeguata alle circostanze ed alle condizioni del momento (così come definito nella regola 6 delle vigenti norme per evitare gli abbordi in mare).
- l. **COLREG 72** si intende la Convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972, e successivi emendamenti; ratificata con legge 27 dicembre 1977 nr. 1085 e successive varianti.
- m. **AUTOMEZZI PESANTI** per "automezzi pesanti", soggetti al fine del rizzaggio e derizzaggio alla disciplina prevista dalla Circolare nr. 97 del 9 maggio 1989 del soppresso Ministero della marina mercantile debbono intendersi quelli di peso complessivo superiore a 35 quintali.
- n. **AUTOVEICOLI** si intendono le autovetture per uso privato e pubblico; autobotti e rimorchi botti; autoarticolati botti; motocarri immatricolati e non.
- o. **LOCALE AUTORIMESSA** qualsiasi locale chiuso costruito appositamente per il trasporto autoveicoli, nel quale gli stessi possono entrare ed uscire con i propri mezzi.

Livorno, 31 marzo 1994

F.to  
**IL COMANDANTE**  
**C.V.(CP) Luciano DASSATTI**

**TITOLO I**  
**ACQUE DEL PORTO E DELLA RADA – BANCHINE- CALATE E PONTILI**

**Capo I**  
**DISCIPLINA DELLE ACQUE PORTUALI E DELLA RADA**

**Articolo 3**  
**Acque della rada**

Le istruzioni per l'entrata e l'uscita al porto di Livorno sono contenute nel Portolano del Mediterraneo – volume 1/A, e specificatamente nel Titolo VI del presente Regolamento.

In particolare , fermo restando il concetto di “velocità” di sicurezza così come definito nell’articolo 2 punto m del presente regolamento, qualunque nave o galleggiante, anche a rimorchio, nell’entrare in avamposto od in porto o nell’uscire o nel muoversi nell’interno di essi, deve procedere a velocità tale da non creare moto ondoso che generi pericolo o danno agli altri natanti in navigazione od ormeggiati ed alla integrità delle opere murarie portuali. Tale disposizione è estesa anche ai canali interni di Livorno compresi nella giurisdizione del demanio marittimo.

Nell’ambito del porto di Livorno trovano piena applicazione le norme contenute nel “Regolamento Internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare” (Colreg 1972) ratificato con Legge 27.12.1977 nr. 1085, e successive variazioni.

Nelle “acque della rada”, così come definite nel precedente articolo 1 sono, inoltre, in vigore le seguenti norme particolari:

- a- sono vietati la sosta e l’ancoraggio di qualsiasi unità nella fascia di mare della profondità di 100 metri antistante le imboccature Nord e Sud del porto, nonché in quella prospiciente il passo della Vegliaia;
- b- il naviglio da diporto e da pesca deve lasciare libera la rotta ai mezzi nautici addetti ai servizi portuali (Piloti, Ormeggiatori e Rimorchiatori) quando questi sono impegnati in manovra con navi dirette o provenienti dalle banchine del porto di Livorno;
- c- le navi, anche se rimorchiate, che entrino oppure escano dal porto, hanno la precedenza sul naviglio da diporto e da pesca, nonché sui rimorchiatori anche rimorchanti piccoli natanti, maone, chiatte e pontoni di qualunque tipo;
- d- nella zona di mare di ampiezza di miglia 2 (due) dalle dighe foranee le navi in entrata/uscita dal porto dovranno tenere andature tali da corrispondere ai parametri di sicurezza di cui al comma 2 del presente articolo. In particolare la velocità massima anche dei traghetti veloci tipo HSC (Hight-Speed-Craft) non dovrà eccedere i 10 (dieci) nodi<sup>1</sup>.

**Articolo 4**  
**Acque portuali**

Nelle acque del porto sono in vigore le seguenti norme:

- a) i movimenti e le manovre di navi e galleggianti nelle acque portuali sono soggette ad autorizzazioni della capitaneria di Porto;
- b) è vietato l'affondamento di corpi morti, i lavori sul fondo, nonché alterare in qualsivoglia altro modo il “Piano Ufficiale dei Fondali del Porto”, senza la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto.

La posa dei gavitelli e di boe deve essere autorizzata dalla stessa che ne stabilisce il punto e le caratteristiche tecniche.

- c) ogni attività che non sia direttamente connessa col traffico marittimo dovrà essere esplicitamente autorizzata dalla Capitaneria di Porto.

---

<sup>1</sup> Così modificato dall’ordinanza n. 55/1997 in data 08.09.1997

## **Capo II BANCHINE – CALATE E PONTILI**

### **Articolo 5 Destinazione delle banchine, calate e pontile**

Possono entrare nel porto di Livorno e prendere ormeggio le navi che ne abbiano la preventiva autorizzazione del Comandante del Porto.

L'accesso nell'ambito portuale delle persone dei veicoli addetti alle attività portuali, nonché dei passeggeri diretti o provenienti da navi traghetto o comunque navi da passeggeri è regolato da apposita Ordinanza della Capitaneria di Porto. (Ord. nr. 69/94 e 105/96).

La sosta delle merci sulle banchine e piazzali di calata deve essere limitata al tempo strettamente necessario al compimento delle operazioni commerciali ad esse inerenti. Il deposito delle merci è consentito nelle sole aree portuali appositamente stabilite.

## **TITOLO II ORMEGGI, DISORMEGGI, MOVIMENTI DELLE NAVI E OPERAZIONI DI IMBARCO E SBARCO DI MERCI**

### **CAPO I ORMEGGI, DISORMEGGI E MOVIMENTI DELLE NAVI**

#### **Articolo 6 Ormeggio alle banchine**

Le navi si devono ormeggiare alle banchine di fianco. Ogni altro tipo di ormeggio può essere attuato dietro specifica autorizzazione del Comandante del Porto.

Le navi che si ormeggiano nei canali o bacini di transito, dovranno mantenere le proprie apparecchiature di carico (bigli, grues, ecc.), od altre, in condizioni tali da non sporgere al di fuori delle proprie fiancate e comunque da non creare intralcio alle navi in transito.

A bordo delle navi ormeggiate deve essere sempre mantenuto un numero sufficiente di membri dell'equipaggio, oltre al Comandante o al Primo Ufficiale di Coperta, che assicuri in qualsiasi momento l'attuazione di manovre anche di emergenza.

Durante le operazioni di rifornimento di acqua o bunker effettuate a navi all'ormeggio a mezzo di bettolina o altro mezzo nautico, quest'ultimo dovrà mantenere ascolto continuo sul VHF canale 12 (dodici), per tutta la durata dell'operazione.

Le navi all'ormeggio, nelle ore notturne, dovranno mantenere eventuali proiettori di luce, od altre fonti luminose, orientate verso il basso in modo da non disturbare la navigazione.

Ogni lavoro di riparazione/manutenzione, compresi quelli ordinari (picchettaggio e pitturazione), da effettuarsi fuori bordo con o senza l'ausilio di ponti, passerelle o zatterini, dovrà essere autorizzato dalla Capitaneria di Porto.

#### **Articolo 7 Disposizioni relative all'assegnazione degli accosti**

Per l'assegnazione degli accosti il Comandante del Porto osserva, di regola, l'ordine di arrivo. L'ora di arrivo è calcolata nel momento in cui la nave raggiunge il limite più foraneo delle "acque della rada" per dare fondo o dirigere direttamente all'accosto.

Tale assegnazione è subordinata:

- alla disponibilità degli ormeggi nel porto in relazione alle operazioni commerciali che la nave deve svolgere;

- al pescaggio ed alla lunghezza delle navi, tenuto altresì conto delle caratteristiche e specializzazione delle singole banchine e della ubicazione dei mezzi meccanici di sollevamento.

Gli accosti lungo il Canale Industriale e delle Darsene Petroli sono riservati alle navi che operano con gli impianti degli stabilimenti, depositi costieri e installazioni industriali ivi esistenti.

Il Comandante del Porto si riserva la facoltà, in caso di necessità, di fare utilizzare detti accosti anche ad altre navi per esigenze momentanee di traffico.

## **Articolo 8**

### **Domanda di approdo**

Gli interessati all'assegnazione degli accosti, ferme restando le particolari prescrizioni di cui ai successivi articoli 9 e 19, dovranno comunicare per iscritto le notizie di cui all'allegato "C", con le seguenti modalità:

#### **Nei giorni feriali:**

- per le navi che arrivino nella mattinata  
entro le ore 12.00 del giorno precedente il previsto arrivo.
- per le navi che arrivino dopo le ore 12.00  
entro le ore 16.00 del giorno precedente il previsto arrivo.

#### **Nei giorni festivi:**

- entro le ore 10.00 del giorno feriale precedente il previsto arrivo.

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

Alla Capitaneria di Porto di Livorno

Si richiede l'ormeggio della sottoelencata unità in arrivo in questo porto

L'Agenzia marittima  
(sede/nr. telefonico)

\_\_\_\_\_

Mn/Mc/Tr \_\_\_\_\_ bandiera \_\_\_\_\_

Nom.Int. \_\_\_\_\_ Lungh. \_\_\_\_\_ Largh. \_\_\_\_\_ Tsl \_\_\_\_\_ Tsn \_\_\_\_\_

In arrivo il \_\_\_\_\_ ore \_\_\_\_\_ ormeggio richiesto \_\_\_\_\_

Porto di prov. \_\_\_\_\_ pescaggio pr. \_\_\_\_\_ pesc. pp. \_\_\_\_\_

Porto di desti. \_\_\_\_\_ data e orario prevista part. \_\_\_\_\_

Imbarca \_\_\_\_\_ sbarca \_\_\_\_\_

Merci pericolose imb/sbar/tran \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

#### **PER NAVI CHIMICHERE:**

- Nave rispondente Annesso II Marpol 73/78 ..... SI / NO
- I prodotti chimici trasportati sono tra quelli  
Compresi nell'elenco allegato al D.M. 9  
Marzo 1984 .....SI / NO

## **Articolo 9**

### **Preavviso d'ormeggio e conferma d'arrivo delle navi con diritto di riserva o di preferenza**

La domanda di ormeggio, per tutte le navi che intendano avvalersi di accosti riservati o preferenziali, deve essere presentata per iscritto in carta legale all'Ufficio Tecnico della Capitaneria di Porto almeno 3 (tre) giorni prima (dieci per le navi da passeggeri in servizio di crociera) del previsto arrivo e non oltre le ore 10.00 (dei giorni feriali), con l'indicazione, per le navi portacontaineri, del numero previsto di contenitori da movimentare.

La comunicazione scritta dell'ETA (giorno, ora, minuti = 00.00.00) a Livorno e la conferma dei contenitori da movimentare deve essere data non oltre le ore 12.00 del giorno feriale precedente il previsto arrivo della nave.

Le navi la cui domanda di accosto verrà presentata dopo le ore 10.00 del terzo giorno precedente il loro previsto arrivo, prenderanno turno di accosto con un giorno di ritardo e cioè come se la nave fosse prevista arrivare il quarto giorno dalla data di effettiva presentazione della domanda di accosto (ad esempio la nave per la quale viene presentata domanda di accosto alle ore 11.00 del giorno 26 novembre prenderà turno di accosto il giorno 30 novembre alle ore 00.01).

Eventuali anticipi dell'ora di arrivo in rada rispetto a quella preannunciata con l'ETA non alterano il turno d'accosto già predisposto.

La nave che arrivi con un ritardo compreso nelle sei ore rispetto all'ETA segnalato prende il turno secondo l'orario effettivo di arrivo.

La nave che arriva con un ritardo superiore alle sei ore sull'ETA previsto prenderà piazza come se fosse giunta in rada alle ore 24.00 del giorno successivo all'effettivo arrivo.

## **Articolo 10**

### **Movimento delle navi che occupano accosti riservati o preferenziali senza averne diritto**

Qualora le banchine destinate ad accosti riservati o preferenziali risultino disponibili, l'accosto alle stesse potrà essere concesso anche a quelle navi trasportanti merci diverse da quelle a cui tali accosti sono destinati, fino a quando non siano richieste per l'uso a cui sono riservate.

Tutti i movimenti delle navi connessi con gli accosti riservati o preferenziali vanno eseguiti:

1. nel caso in cui la nave a banchina lavori "a giornata": al termine della giornata lavorativa in corso nel momento in cui arriva la nave a cui viene riconosciuta la riserva o preferenza, con facoltà di utilizzare le due ore a finire 18.00/20.00;
2. nel caso in cui la nave a banchina lavori "a turni": entro il termine del turno in corso se la nave, cui viene riconosciuto l'accosto riservato o preferenziale, è arrivata entro le ore 09.30 o le 15.30.

## **Articolo 11**

### **Permanenza delle navi agli accosti riservati o preferenziali**

Gli accosti riservati e preferenziali sono consentiti in linea di massima:

- a) per un periodo generico di 24 ore per le navi da passeggeri in crociera turistica;
- b) per il periodo strettamente necessario al compimento delle operazioni commerciali, lavorando in turni continuativi feriali e festivi, per le navi da carico per le quali è stato riconosciuto l'accosto.

## **Articolo 12**

### **Spese dei movimenti delle navi**

Le spese per il movimento di navi richiesto per consentire l'accosto od il disormeggio di altre sono a carico di chi ha chiesto il movimento.

Nel caso in cui le navi che occupino accosti riservati ai sensi del precedente articolo 9, debbano lasciare l'accosto all'ordine del Comandante del Porto per trasferirsi ove occorra, anche in rada od alla diga Curvilinea, le spese relative a quelle successive per riprendere un accosto a banchina sono a loro carico.

La nave alla quale è stato riconosciuto e concesso l'accosto preferenziale deve assumersi tutte le spese relative al movimento della nave da trasferire ad altro idoneo accosto del porto. Quando per garantire l'accosto alle navi da movimentare si renda necessario eseguire un movimento di altre navi, questo si intende di autorità, e tutte le spese inerenti vengono poste a carico della nave che fruisce delle preferenze.

Il pagamento delle spese di movimento delle navi che lasciano l'ormeggio ad altre che lavorano in turno notturno e/o festivo (dal II turno del sabato al turno del festivo) sono a totale carico della nave subentrante nel caso di situazione del porto normale: a carico della nave che non lavora in caso di porto congestionato.

Sono fatte salve le successive disposizioni particolari relative agli accosti considerati "esclusivi", lungo il Canale Industriale.(\*)

(\*) (vedasi – Titolo V – Capo I; Titolo II – Capo III)

## **Articolo 13**

### **Sostituzione all'ormeggio di navi che non operano in orario festivo o straordinario**

Le navi in attesa di accosto operativo che intendono compiere operazioni commerciali nei giorni festivi oppure in quelli feriali in orario straordinario, possono chiedere di sostituirsi nell'accosto ad una nave che rinunci a lavorare in giornata festiva ed in ore straordinarie.

La relativa richiesta scritta deve essere presentata alla Capitaneria di Porto non oltre le ore 10.00 del giorno precedente, nella prima ipotesi, e non oltre le ore 10.00 della stesa giornata, nella seconda. La concessione si intende valida fino allo scadere del giorno festivo oppure fino all'ultimazione dell'orario straordinario.

## **Articolo 14**

### **Norme sul congestionamento**

Qualora si verifichi o sia prevedibile un congestionamento del porto o sia richiesto da esigenze eccezionali del traffico, il Comandante del Porto disporrà l'esecuzione delle operazioni commerciali in turni continuativi diurni, feriali o festivi.

L'obbligo potrà essere limitato anche ad uno solo dei seguenti tipi di nave:

- navi portacontenitori: con obbligo del quarto turno per le navi che operano sotto PACECO dopo 24 ore dalla emanazione dell'atto dispositivo del Comandante del Porto.
- Navi traghetto;
- Navi con merci varie;
- Navi con rinfusi.

L'inosservanza dell'obbligo di lavoro a turni continuativi, non dipendente da comprovata causa di forza maggiore (dalla quale si intende escluso ogni ritardo dovuto a fatto del caricatore o ricevitore della merce), comporta l'obbligo della nave di lasciare comunque l'accosto a proprie spese.

## **Capo II** **PARTENZA E MOVIMENTI DELLE NAVI**

### **Articolo 15** **Partenza delle navi**

I Comandanti o i Raccomandatari delle navi che ultimano le operazioni commerciali nel primo turno, debbono comunicare entro le ore 09.40, anche telefonicamente, all'Ufficio Accosti della Capitaneria di Porto, l'ora di partenza delle loro navi.

I Comandanti o i Raccomandatari delle navi che ultimano le operazioni commerciali nel secondo o terzo turno devono comunicare l'ora di partenza entro le ore 15.45.

Per i giorni festivi la comunicazione di cui sopra deve essere effettuata, comunque, entro le ore 12.00 del giorno precedente.

Qualora vi siano due o più navi in partenza alla stessa ora, la Capitaneria di Porto accorderà la precedenza alle navi di linea dirette a porti vicini, rispetto a quelle destinate ad altri porti del Mediterraneo o di lungo corso, salvo diverse valutazioni tecniche che l'Autorità Marittima si riserva, di volta in volta, di prendere in esame.

Fermo quanto prescritto ai precedenti primo, secondo e terzo comma del presente articolo, l'ora di prontezza per la partenza delle navi deve essere confermata alla Capitaneria di Porto – tramite l'Avvisatore Marittimo – un'ora prima dell'effettiva partenza. La stessa conferma va comunicata alla Stazione Piloti su canale 12 VHF.

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

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

Qualora vi siano navi in attesa di piazza, la nave di cui sopra, al termine dell'attuazione delle predette misure e, comunque, entro due ore del termine delle operazioni commerciali, dovrà lasciare libero l'ormeggio, sostando eventualmente in Curvilinea od in altro accosto disponibile per il completamento di preparativi di partenza.

Eventuali ritardi dovuti al completamento di una qualsiasi pratica, anche di carattere doganale, non annullano l'obbligo di cui al precedente comma.

### **Articolo 16** **Movimenti all'interno del porto**

Le Agenzie marittime o i Comandanti delle navi debbono chiedere per iscritto alla capitaneria di Porto la tempestiva autorizzazione per eseguire qualsiasi movimento della nave in porto.

La domanda deve contenere l'indicazione del movimento richiesto, l'ora di esecuzione e le persone, Ditte od Enti cui devono fare carico le relative spese.

Qualora due navi all'ormeggio chiedessero di effettuare un movimento per lo stesso accosto, verrà data la preferenza a quella arrivata per prima in rada, senza tenere conto dell'ora di presentazione della domanda che, comunque, deve essere presentata almeno dodici ore prima dell'esecuzione del movimento.

Di massima i movimenti verranno autorizzati al termine di ciascun turno di lavoro.

Le navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate, una volta ottenuta l'autorizzazione al movimento devono, comunque, mettere a conoscenza il pilota di servizio dei loro spostamenti.

L'autorizzazione di cui al primo comma è fornita dalla Capitaneria di Porto mediante la "situazione" scritta giornaliera, oppure, in caso di necessità od urgenza, tramite le stazioni VHF dei Piloti e dell'Avvisatore Marittimo, per quanto di rispettiva competenza.

## **Articolo 17**

### **Movimento delle navi in rada**

Le navi in arrivo a Livorno o nella sua rada debbono darne notizia via radio un'ora prima di entrare nelle acque della rada comunicando l'orario e le coordinate dell'eventuale punto di fonda:

- alla Capitaneria di Porto tramite l'Avvisatore Marittimo – per la sola segnalazione d'arrivo, sul canale 10 VHF;
- alla Stazione Piloti del Porto sul canale 12 VHF.

Le navi in rada, che a norma dell'art. 7 abbiano già ricevuto assegnazione d'accosto, eseguiranno, di regola, il movimento di entrata in porto secondo l'ordine di arrivo. E' fatta eccezione per le navi da passeggeri, per le quali è riconosciuta sempre la precedenza indipendentemente dall'ordine di arrivo. Una diversa precedenza potrà essere stabilita dalla Capitaneria se consigliata da motivi tecnici.

## **Articolo 18**

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

La nave ormeggiata che, per una qualsiasi ragione che non sia la forza maggiore, non inizia o, se le ha interrotte, non riprende le operazioni commerciali entro il turno in atto, viene allontanata dall'ormeggio di autorità ed il suo posto è assegnato alla prima nave in attesa di piazza. Allo stesso trattamento viene assoggettata la nave che, prima in attesa di piazza, rifiuta l'accosto.

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, il Comandante del Porto stabilisce se la nave può mantenere l'ormeggio o lasciarlo. In linea di massima, quando non ricorrono fondati motivi che facciano prevedere l'inizio e la ripresa delle operazioni commerciali, la nave viene allontanata dall'ormeggio all'inizio del successivo turno di lavoro ed il suo posto viene assegnato alla prima nave in attesa di piazza. Alla nave allontanata è assegnato il primo posto che si rende libero dopo che è venuta a mancare la causa che l'ha resa inoperosa.

## **Capo III**

### **DISPOSIZIONI RELATIVE AGLI ORMEGGI DELLE NAVI NEL CANALE DI ACCESSO AL BACINO DI EVOLUZIONE, LUNGO LA CALATA DEL MAGNALE E NEL CANALE INDUSTRIALE**

## **Articolo 19**

### **Preavviso di ormeggio e conferma dell'arrivo delle navi che operano con gli impianti degli stabilimenti costieri ed installazioni industriali esistenti nel Canale Industriale**

La domanda di ormeggio, per le navi che utilizzano gli accosti in concessione ai terminali degli impianti, stabilimenti, depositi costieri ed installazioni industriali esistenti nel canale Industriale deve essere presentata, per iscritto, alla Sezione Tecnica – Ufficio Movimento Navi – della Capitaneria di Porto entro le ore 10.00 del giorno feriale prima del previsto arrivo a Livorno, per le navi provenienti da un porto del mediterraneo, tre giorni prima per quelle che provengono da altra zona.

Tutte le navi di cui al presente articolo devono dare comunicazione scritta dell'ETA (giorno, ora, minuti = 00,00,00) a Livorno non oltre le ore 12.0 del giorno feriale precedente il previsto arrivo.

La nave che non soddisfi alle suddette condizioni prenderà piazza nel turno d'accosto come se fosse giunta in rada alle ore 24.00 del giorno successivo all'effettivo arrivo.

La nave che arriva con un ritardo superiore alle sei ore sull'ETA previsto viene considerata come le navi che non soddisfano alle suddette condizioni circa il preavviso di ormeggio e conferma arrivo.

Eventuali anticipi dell'ora di arrivo in rada rispetto a quella preannunciata con l'ETA non alterano il turno di accosto già predisposto.

Alle norme di cui sopra non devono sottostare le unità che pur utilizzando gli accosti del canale industriale, svolgono la loro attività all'interno del porto (bunkeraggi, rifornimento acqua, ritiro prodotti di sentina, ritiro rifiuti).

L'Agenzia Marittima che rappresenta queste unità o comunque l'Ufficio Armatoriale, dovrà concordare giornalmente (anche via FAX) con la Capitaneria di Porto (Ufficio Tecnico) i posti di ormeggio da assegnare alle varie unità.

## **Articolo 20**

### **Prescrizioni particolari per gli accosti al Canale Industriale, alla Calata del Magnale ed alla Calata Bengasi**

E' vietato alle navi ormeggiate ai vari accosti ubicati sulle sponde del canale Industriale e lungo la calata del Magnale, nonché alla calata Bengasi, di tenere affiancate altre unità o bettoline per bunkeraggio oppure, se si tratta di mezzi effossori, i relativi rimorchiatori e/o bettoline, salva la esplicita autorizzazione da richiedersi di volta in volta alla Capitaneria di Porto (Ufficio Tecnico).

Il personale delle navi e galleggianti affiancati lungo le banchine e sponde del canale Industriale, della calata del Magnale, della calata Bengasi e della calata Darsena Pisa deve controllare che i cavi di ormeggio e gli "spring" siano sempre in forza specie durante il transito di unità di grosso tonnellaggio.

Il tratto di 80 metri della calata del Magnale immediatamente a nord del ponte girevole è riservato all'ormeggio delle draghe del Genio Civile OO.MM. – Servizio escavazione.

Salvo diversa disposizione del Comandante del Porto è vietato l'ormeggio di qualsiasi nave od imbarcazione nel tratto di canale del Magnale compreso tra la calata Darsena Pisa ed il ponte girante sul Canale Navicelli. (\*)

Nel caso in cui il tratto i calata del Magnale corrispondente alla Calata Bengasi sia completamente occupata da altre navi, possono ormeggiare alla Calata Bengasi navi di larghezza non superiore ai 12 metri.

Nel caso di transito di navi di lunghezza uguale o superiore ai 190 metri, o comunque di una larghezza superiore ai 28 metri, una delle sue sponde di Canale (o la Calata Bengasi, o la Calata del Magnale corrispondente) deve essere libera.

Nel caso in cui entrambe le sponde fossero occupate e quella del Magnale, da navi ai lavori, dovrà effettuare movimento – a proprie spese – la nave ormeggiata alla Calata Bengasi.

Per transiti di navi di dimensioni inferiori a quelle suaccennate, quando l'ampiezza del canale, sia pure con navi ormeggiate alle due sponde, è superiore a 50 metri, la necessità di eventuali movimenti verrà valutata di volta in volta dalla Capitaneria di Porto.

Durante la manovra di ormeggio/disormeggio agli accosti 28/R e 29/R – lato Liquipibigas – l'accosto 29/T deve essere libero.

Nell'ipotesi in cui gli accosti lungo le sponde opposte del Canale Industriale siano occupati: 25/Cledca e 34/Casillo, 26/27/Cereol e 30/Liquipibigas, 24/N/Sintermar e 33/Laviosa, 24/S/Sintermar e 35/L. da Vinci; le navi di lunghezza superiore a metri 100 – destinate agli accosti 28/Doc e 29/D'Alesio – potranno essere ormeggiate, previa valutazione, effettuata di volta in volta dall'Ufficio Tecnico della Capitaneria di Porto, tenuto conto delle condizioni di marea, meteorologiche e di luce.

(\*) Vedasi Titolo V – Capo II)

## **Capo IV ORMEGGI DELLE NAVI CISTERNA**

### **Articolo 21 Accosti del Canale Industriale e delle Darsene Petroli**

Per l'assegnazione degli accosti alle navi cisterna dirette agli ormeggi delle Darsene Petroli, della Darsena Ugione e del Canale Industriale sarà seguito l'ordine del loro arrivo in rada. Sono tuttavia ammessi accordi diversi che potranno intercorrere fra le parti interessate circa la precedenza nell'accosto delle navi, purchè vengano notificati almeno 12 ore prima dell'ormeggio alla Capitaneria di Porto.

I concessionari degli accosti delle Darsene Petroli, della Darsena Ugione e del Canale Industriale devono comunicare con fax o con telex alla Capitaneria di Porto (Ufficio Tecnico) – entro le ore 12.00 del giorno feriale prima del previsto arrivo per le navi che arrivano nella mattinata, ed entro le ore 16.00 del giorno feriale prima del previsto arrivo per le navi che arrivano dopo le ore 12.00 – di essere pronti a ricevere la nave e, nel caso che questa trasporti o abbia trasportato, senza essere in “gas free”, merci infiammabili o prodotti chimici, di aver predisposto gli impianti antincendio. Per le navi che arrivano nei giorni festivi la comunicazione deve essere effettuata entro le ore 12.00 del giorno feriale precedente.

Alle norme di cui al precedente comma non devono sottostare le unità che utilizzano gli accosti del Canale Industriale, ma che svolgono la loro attività all'interno del porto. In questi casi alle unità suddette verrà di massima assegnato un accosto di sicurezza: nel caso in cui ciò non sia possibile potrà essere assegnato qualsiasi altro accosto portuale purchè l'impianto fisso antincendio dell'unità risulti efficiente e pronto all'uso (impianti in pressione e manichette pronte all'uso) e, sotto la responsabilità del Comandante dell'unità, rimanga a bordo personale sufficiente alla manovra ed a fronteggiare qualsiasi emergenza.

### **Articolo 22 Tempi e modalità per le operazioni di scarica e di carico**

Ultimate le formalità di arrivo, le operazioni di ormeggio, le misurazioni di bordo, il prelievo dei campioni ed i controlli fiscali, la nave deve iniziare subito la caricazione o la scarica.

Per l'esecuzione delle operazioni suddette viene riconosciuto un tempo massimo di due ore, salvo casi di forza maggiore e comunque non imputabili alla nave, al ricevitore ed al caricatore, da segnalare tempestivamente alla Capitaneria di Porto.

La scarica dei prodotti per i quali non si osservino normalmente particolari limitazioni di velocità di deflusso (oli grezzi e combustibili) deve essere effettuata con la rapidità massima consentita dalle pompe di bordo mantenendo una pressione di esercizio non inferiore a 4 kg/cm e non superiore a 5 o 6 Kg/cm a seconda che si tratti di navi provviste di pompe alternative o rotative. Le pressioni saranno misurate mediante manometri a terra.

La scarica alle darsene portuali AGIP PLAS mediante bracci metallici deve essere effettuata mantenendo le seguenti pressioni di esercizio:

- dal pontile 10 della Nuova Darsena Petroli: greggio, R.A. e O.C. alla pressione di 10 kg/cmq;
- dal pontile 11 della Nuova Darsena Petroli: greggio, R.A., mtbe, benzina, petrolio, gasolio e olio lubrificante alla pressione di esercizio di 10 kg/cmq.
- Dal pontile 36/A della Darsena Ugione: O.C., R.A., mtbe, benzina, petrolio, gasolio e olio lubrificante alla pressione di esercizio di 10 kg/cmq.

Nel caso in cui la scarica dovesse avvenire mediante manichette flessibili la pressione di esercizio non dovrà superare i 6 kg/cmq.

### **Articolo 23**

#### **Interruzioni o ritardi nelle operazioni di carico e scarico per avaria**

Le eventuali avarie che dovessero verificarsi nel macchinario di bordo e nelle tubazioni e che provochino interruzioni o ritardi nel lavoro di caricazione e di scarica, debbono essere segnalate tempestivamente alla Capitaneria di Porto che si riserva di far eseguire gli accertamenti del caso, a spese della nave o dello stabilimento che ha denunciato le avarie.

### **Articolo 24**

#### **Interruzioni o ritardi nelle operazioni di scarica per insufficiente capienza dei depositi**

Non può essere considerato come motivo giustificativo del ritardo della scarica l'eventuale insufficiente capienza dei depositi destinati ad immagazzinare i prodotti da scaricare. Qualora si verifichi tale ipotesi, a richiesta della parte che vi ha interesse, la Capitaneria di Porto potrà disporre che la nave lasci subito l'ormeggio alle navi che in quel momento sono in attesa di scarica e la seguono in ordine di turno.

La nave che ha eseguito movimento a norma del comma precedente potrà riprendere l'ormeggio e completare la sua scarica dopo che si saranno avvicinate tutte le cisterne che la seguiranno nel turno ed è tenuta al pagamento delle spese inerenti al proprio movimento.

### **Articolo 25**

#### **Obbligo di liberare gli ormeggi al termine delle operazioni di scarica**

Terminata la scarica, la nave deve lasciare libero l'accosto alle altre navi già presenti in rada che vi concorrono.

## **Capo V**

### **ENTRATA E USCITA DELLE NAVI DAL NUOVO BACINO DI CARENAGGIO**

### **Articolo 26**

#### **Orari e prescrizioni per i movimenti**

I movimenti si intendono:

- Da rada a bacino
- Da rada a banchina di riparazione
- Da bacino a rada
- Da bacino a banchina di riparazione
- Da banchina est a banchina ovest o viceversa.

**a) Navi fino a metri 210 di lunghezza**

Sono considerate come quelle adibite a operazioni commerciali e cioè sono sottoposte unicamente agli stessi vincoli di precedenza conseguenti all'orario di arrivo in rada, con disponibilità di ormeggio riservato, o al preavviso di trasferimento di banchina o di partenza.

**b) Navi oltre metri 210 di lunghezza**

In dipendenza del fatto che i loro movimenti possono temporaneamente limitare l'agibilità di altre navi in avamporto, le navi di cui trattasi seguono invece le seguenti modalità:

- b.1 i movimenti da rada a bacino o da rada a banchina est o ovest del bacino, si effettuano di norma tra le ore 09.00 e le ore 11.00 e fra le 15.30 e le 16.30, subito dopo l'esecuzione delle manovre delle altre navi giunte in rada prima di quella interessata alla manovra per il bacino.

- b.2 i movimenti da bacino a rada, da bacino a banchina, da banchina a bacino, da banchina a banchina (per banchina si intendono quelle est e ovest del bacino) si effettuano tra le ore 09.00 e le ore 11.00 e fra le ore 15.30 e le 16.30 dopo l'eventuale partenza delle navi entrate in porto prima della nave interessata alle succitate manovre con il bacino.
- b.3 le operazioni di cui ai paragrafi a) e b) possono iniziare con un ritardo massimo di 30 minuti rispetto agli orari indicati nei paragrafi stessi.
- b.4 in ogni caso i movimenti devono essere predisposti in modo da assicurare le seguenti condizioni di operatività e di sicurezza del bacino:
  - uscita di una nave ed entrata di un'altra nello stesso giorno, quando richiesto;
  - non permanenza di nave galleggiante in bacino, durante la notte.

Allo scopo di coordinare le esigenze operative del Cantiere Navale Fratelli Orlando con quelle connesse al traffico mercantile del porto, è fatto obbligo al Cantiere di far conoscere almeno 24 ore prima del previsto movimento e non oltre le ore 12.00 (ore 10.00 nei giorni festivi), l'orario di inizio della manovre stesse.

**c) Presenza di navi traghetto ormeggiate di punta all'accosto 48/Alto Fondale**

- c.1 dovendo evolvere nel Bacino Santo Stefano con una nave di lunghezza superiore ai 280 metri diretta sia alla Darsena Petroli (accosto 10), sia agli accosti 77 e 78 del Cantiere Navale F.lli Orlando, è necessario che i traghetti ormeggiati di punta all'accosto 48/Alto Fondale abbiano una lunghezza massima non superiore a 100 metri;
- c.2 dovendo evolvere nel Bacino Santo Stefano con una nave di lunghezza superiore a 280 metri diretta alla sponda di levante del bacino di carenaggio (accosto 76) è indispensabile che all'accosto 48/Alto Fondale non vi siano navi ormeggiate di punta.

**Capo VI**  
**DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER LA MOVIMENTAZIONE DI MERCI POLVEROSE ALLA RINFUSA**

**Articolo 27**

Le operazioni di movimentazione di caolino alla rinfusa e di altre similari merci polverose potranno essere effettuate a condizione che vengano osservate le seguenti prescrizioni:

- a) impiego di tramogge munite di frange parapolvere di grandezza adeguata alla portata delle benne;
- b) impiego di benne a chiusura ermetica nella parte inferiore, con l'osservanza della massima cautela, atta ad evitare un'eccessiva caricazione degli automezzi o la caduta in mare ed in banchina della merce;
- c) trasporto mediante cassoni a tenuta, dotati di teli idonei per la copertura del carico, che eviti il trafilamento esterno della merce durante il trasporto, escludendo, comunque, che l'altezza del materiale caricato possa superare l'altezza delle sponde;
- d) protezione degli ingranaggi/parti meccaniche delle gru/paceco presenti nella zona delle operazioni e delle canalette dei binari di scorrimento nonché delle canalette di scorrimento dei cavi di alimentazione delle gru/paceco stesse;
- e) ripulitura degli automezzi, prima di mettersi in movimento dopo la caricazione, in modo da evitare lo spandimento lungo il percorso della merce caduta sulle parti esterne della carrozzeria, quali parafranghi, ruote, tettuccio e bordi;
- f) uso da parte del personale preposto alle operazioni (gruisti, segnalatori di stiva, ecc.) dei prescritti mezzi individuali di protezione;
- g) pulizia, al termine di ogni operazione e comunque alla fine di ogni giornata di lavoro, dei tratti di banchina interessati dall'eventuale caduta delle merci.

## **Articolo 28**

In caso di avverse condizioni atmosferiche, qualora l'attuazione delle prescrizioni precedenti non evitasse lo spandimento delle polveri, su disposizione della Autorità Marittima, le operazioni in corso, comprese quelle di discarica, verranno sospese.

### **TITOLO III DISPOSIZIONI RELATIVE ALL'ORMEGGIO DELLE UNITA' MILITARI, DELLE NAVI MINORI E DEI GALLEGGIANTI**

#### **Capo I ORMEGGI DELLE NAVI MILITARI, DELLE NAVI MINORI E DEI GALLEGGIANTI**

#### **Articolo 29 Ormeggi riservati alle navi**

L'ormeggio delle navi militari e delle navi minori e galleggianti nel porto di Livorno è regolato come segue:

##### **1) Darsena Vecchia**

- a) banchina di levante – tratto tra il Fosso Reale e la “scala”: riservato all'ormeggio dei motopescherecci;
- b) banchina di levante – il pontile tra il Fosso Reale e la “scala”: riservato alla sosta dei motopescherecci durante il solo periodo dello sbarco del pesce;
- c) banchina di levante – tratto tra la “scala” ed il ponte: riservato all'ormeggio delle barche e motobarche da pesca;
- d) tratto lungo il ponte nuovo: riservato all'ormeggio delle barche e motobarche da pesca ed ai galleggianti del gruppo battellieri
- e) banchina di ponente – tratto compreso tra il ponte ed il pontile: riservato all'ormeggio di natanti da diporto i cui proprietari siano muniti di regolare concessione demaniale marittima per l'uso del gavitello, delle imbarcazioni dei “Battellieri” e dei mezzi nautici della Guardia di Finanza. Lo specchio acqueo antistante lo scalo di alaggio demaniale esistente nel predetto tratto di banchina di ponente deve essere lasciato sgombro in maniera da consentire l'alaggio ed il varo delle piccole imbarcazioni e dei galleggianti, i quali possono occuparlo solo per il tempo necessario ai lavori di carenaggio e di pitturazione;
- f) banchina di ponente – sponda Nord e Sud del pontile: riservato all'ormeggio dei mezzi nautici del Corpo Agenti di Custodia;
- g) banchina di ponente – tratto compreso tra il pontile e la bocchetta della Darsena: riservato all'ormeggio dei mezzi nautici della Capitaneria di Porto, dei Vigili del Fuoco, dei carabinieri, della Polmare e della Provincia;
- h) ella banchina prospiciente la Piazza del Pamiglione è consentito l'attracco, dalle ore 05.00 alle ore 12.00 di tutti i giorni feriali, alle imbarcazioni addette allo scarico del pesce azzurro, nonché del rimanente pesce pescato sia “a strascico”, sia con altri apparecchi o sistemi di pesca professionale. I motopesca autorizzati allo scarico devono, ultimate le operazioni di sbarco del pesce azzurro, lasciare immediatamente la banchina ed andare ad ormeggiarsi in altra zona del porto loro riservata

E' altresì fatto divieto di lasciare reti, attrezzi o quanto possa recare intralcio alle operazioni di scarico del pesce sulla banchina immediatamente prospiciente l'attracco.

##### **2) Scali Cialdini**

La banchina degli Scali Cialdini – nel tratto compreso tra il Ponte dei Francesi ed il punto in cui il Fosso Reale sbocca nella Darsena Nuova – è riservata alle imbarcazioni addette alla pesca professionale.

### **3) Darsena Nuova**

- a) La banchina degli Scali Novi Lena è riservata, per un tratto di 50 metri verso sud dal punto in cui il Fosso Reale sbocca nella Darsena, alle navi ed imbarcazioni della Società concessionaria del servizio di rifornimento acqua potabile alle navi, le quali, tuttavia, non devono occupare specchio acqueo eccedente gli otto metri dal ciglio banchina. Il restante tratto, suddiviso in tre settori, è riservato all'ormeggio delle barche e motobarche da diporto. Nel primo settore, lungo complessivamente 65 metri a partire dal ciglio del ponte che attraversa il Fosso Reale verso sud, le unità da diporto non devono occupare specchio acqueo eccedente i 10 metri dal filo di banchina; nel secondo settore, a sud rispetto al precedente e complessivamente lungo 82,5 metri, le unità da diporto non devono occupare specchio acqueo eccedente i 15 metri dal filo banchina; infine, nell'ulteriore tratto, sempre verso sud, le unità da diporto non devono occupare specchio acqueo eccedente i 20 metri dal filo di banchina. Comunque le navi e i galleggianti che si ormeggiano a tale banchina debbono lasciare libero in ogni momento lo spazio necessario alle navi che manovrano per entrare ed uscire dal Bacino di Carenaggio.
- b) Banchina sud e ponente: riservate all'ormeggio delle navi e dei galleggianti della Fincantieri, Stabilimento di Livorno.
- c) Banchina nord ovest: il tratto di banchina compreso tra l'ex scalo Caprera ed il muro di cinta è riservato a mezzi navali delle Pubbliche Amministrazioni.
- d) Banchina nord est: il tratto di banchina compreso tra il muro di cinta ed il canale d'accesso tra la Darsena Nuova ed il Porto mediceo è riservato ai mezzi nautici del locale Gruppo Ormeggiatori e a due imbarcazioni del locale Gruppo Battellieri.
- e) Canale di accesso tra la Darsena Nuova ed il Porto Mediceo: per consentire alle navi il libero transito nel "canale" è fatto divieto a qualsiasi natante di ormeggiarsi alle sponde dello stesso.

### **4) Porto Mediceo**

- a) Andana Elba: riservata all'ormeggio dei rimorchiatori addetti al servizio di rimorchio nel porto.
- b) Andana delle Ancore: primo tratto compreso tra l'Andana Elba ed il Bacino Galleggiante, riservato al naviglio da diporto; secondo tratto compreso tra il bacino Galleggiante e l'Hangar della Polizia di Stato – Ufficio di Frontiera marittima di Livorno, riservati ai mezzi nautici del suddetto Ufficio, nonché alle navi scuola (B.C.) della Marina Militare.  
Il tratto di banchina a levante del Bacino Galleggiante Salvadori, per un tratto pari a 27 metri lineari, è riservato alle unità della società concessionaria del servizio di rifornimento acqua potabile alle navi.(vedi Ordinanza nr. 109/96).
- c) Molo Mediceo, primo tratto di 200 metri: riservato all'ormeggio di navi in allestimento o che eseguono lavori di riparazione da parte della Fincantieri Stabilimento di Livorno.
- d) Molo Mediceo, in prosecuzione al tratto di cui alla precedente lettera c): riservato all'ormeggio di naviglio da diporto.
- e) Molo Mediceo, in prosecuzione al tratto di cui al precedente punto d) sino all'altezza dell'edificio dei Piloti (per un tratto di 70 metri): riservato all'ormeggio delle navi militari.
- f) Molo Mediceo, tratto terminale nord: riservato all'ormeggio dei mezzi nautici della Corporazione Piloti. In caso di necessità uno dei due mezzi nautici di cui sopra, potrà usufruire dell'ormeggio di punta ubicato immediatamente a sud della zona riservata alle navi militari.

### **5) Darsena Calafati**

Riservata alle navi e galleggianti che debbono eseguire lavori presso i cantieri navali operanti nella darsena.

Lo specchio acqueo antistante lo scalo d'alaggio demaniale esistente nella predetta darsena deve essere lasciato sgombro in maniera da consentire l'alaggio ed il varo dell'unità, le quali possono occupare solo per il tempo necessario ai lavori di carenaggio e di pitturazione.

## **6) Darsena Pisa**

- a) Banchina di levante – tratto non banchinato – riservato al servizio dell'Ufficio del genio Civile per le OO.MM.
- b) Banchina sud, riservata al Genio Civile per le Opere Marittime, al Cantiere navale Neri, ed al Cantiere Navale Montano. Lo scalo di alaggio del Cantiere Navale neri deve essere lasciato sgombro in maniera da consentire l'alaggio ed il varo di imbarcazioni e galleggianti, i quali possono occuparlo solo per il tempo necessario ai lavori di carenaggio e di pitturazione.

## **7) Calata del Marzocco (parte sud)**

Banchina riservata all'ormeggio delle navi e galleggianti dell'Impresa F.lli Neri. Le unità di cui sopra debbono essere ormeggiate in modo da non ostacolare il libero transito lungo il canale di accesso al Bacino di evoluzione delle navi destinate al Canale Industriale, al porto Nuovo e alla Darsena Toscana.

## **8) Canale Industriale**

Tratto compreso tra la radice della Calata Bengasi ed il pontile della Società Giopesca, accosto 23/sud; riservato all'ormeggio dei mezzi nautici delle Società che esercitano nel porto di Livorno il servizio integrativo antincendio, antinquinamento e raccolta rifiuti delle navi.

### **Capo II**

#### **NORME PER IL NAVIGLIO DA DIPORTO E DA PESCA IN AMBITO PORTUALE**

##### **Articolo 30<sup>2</sup>**

##### **Campo di applicabilità**

1. Le norme del presente Capo di applicano esclusivamente al Naviglio da diporto di lunghezza fuori tutto inferiore a 24 metri e da pesca di stazza lorda inferiore a 75 tonnellate;
2. Le unità da diporto e da pesca di dimensioni superiori di quelle di cui al punto 1 sono soggette alle norme generali di cui al Titolo I e Titolo II (limitatamente agli articoli 6,8,15 e 16 per quanto applicabili), del presente Regolamento;
3. Le unità da diporto superiori a 18 metri di lunghezza fuori tutto hanno l'obbligo di chiedere informazioni sul traffico alla Capitaneria di porto ed alla locale Corporazione Piloti del porto, rispettivamente sui canali 16 e 12 VHF.

##### **Articolo 31**

##### **Navigazione e movimento**

Le unità di cui al presente Capo possono navigare od effettuare movimenti, al solo fine di transito, nell'ambito portuale senza richiedere autorizzazione, nel rispetto delle norme stabilite negli articoli seguenti.

##### **Articolo 32**

##### **Orari di navigazione o movimento**

Le unità di cui al presente Capo, esenti dall'obbligo di richiedere l'autorizzazione prevista per le navi commerciali di cui al Titolo II, Capo II, possono iniziare la navigazione o il movimento nell'ambito portuale senza limitazione d'orario.

E' fatto però obbligo alle stesse di accertarsi che non sorgano condizioni di pericolo per la contemporanea navigazione o movimento di altre navi.

---

<sup>2</sup> Articolo così modificato dall'ordinanza n. 186/2006 in data 11.12.2006.

A tal fine le navi munite di VHF possono chiedere alla Capitaneria di Porto, sul canale 16/VHF od alla Stazione Piloti del Porto, sul canale 12/VHF, informazioni sul traffico, in atto o in previsione nell'ambito portuale.

### **Articolo 33**

#### **Divieti**

Alle navi di cui al presente Capo, nell'ambito portuale è vietato:

- a effettuare evoluzioni durante la navigazione;
- b sostare, anche se ancorate, fuori dai posti di ormeggio eventualmente assegnati;
- c navigare con velocità superiore a cinque nodi;
- d ormeggiare alle banchine commerciali del porto senza esplicita autorizzazione dell'Autorità Marittima;
- e tenere pennoni, gru, scale od altre attrezzature sporgenti dal bordo;
- f effettuare scarichi di rifiuti liquidi e solidi di qualsiasi genere comprese le acque igieniche di bordo;
- g tutte le unità con motore entro o fuoribordo devono essere munite di un apparecchio silenziatore o di un dispositivo atto ad eliminare od attenuare i rumori e le esalazioni moleste. Non è consentita nessuna alterazione od applicazione di dispositivi che annullano o riducono gli effetti dell'apparecchio silenziatore.

### **Articolo 34**

#### **Obblighi durante la navigazione**

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

- a seguire le disposizioni per l'ingresso/uscita di unità da diporto e motopesca, contenute nel Titolo VI – Capo II del presente regolamento;
- b tenersi pronti a dar fondo all'ancora all'occorrenza;
- c segnalare convenientemente con mezzi acustici le proprie manovre alle altre imbarcazioni, e la propria presenza in caso di nebbia o foschia;
- d mantenere una "velocità di sicurezza", così come definita dalla COLREG 72 e successive variazioni, quando transitano o manovrano in prossimità di altre unità ormeggiate;
- e le unità a motore dovranno lasciare spazio sufficiente alle unità a vela che manovrano per entrare od uscire dal porto.

### **Articolo 35**

#### **Divieti di ormeggio**

E' vietato alle unità di qualsiasi specie di ormeggiarsi o tonneggiarsi sulle boe di segnalamento poste nell'avamposto e nei canali navigabili del porto.

### **Articolo 36**

#### **Divieto di intralcio alle manovre di altre navi**

Le unità di cui al presente Capo non devono intralciare, qualunque sia il loro mezzo di propulsione, la manovra delle altre navi in manovra (di entrata/uscita dal porto) e devono dar loro la precedenza nella rotta; a tal fine devono accostare il più possibile alla sponda libera più vicina e possibilmente ormeggiarsi non appena si rendono conto di stare per incrociare o di essere sorpassate.

In caso di inosservanza non potranno richiedere risarcimento per eventuali danni, che, anche se derivanti dal risucchio causato dai propulsori, si intenderanno subiti per loro colpa o negligenza.

### **Capo III**

## **RINVENIMENTO DI ORDIGNI ESPLOSIVI DA PARTE DI MOTOPESCA**

### **Articolo 37**

#### **Rinvenimento**

Durante le operazioni di salpamento delle reti, qualora venga notata una resistenza anormale che possa far supporre l'incoccio di una mina o di altro eventuale ordigno, i pescherecci immediatamente devono sospendere il recupero, ammainare l'attrezzo da pesca, rimorchiare l'ordigno, se possibile, fuori dalla normale zona di pesca e dalla normale zona di traffico mercantile dopo essersi assicurati che il fondale sia inferiore ai 25 metri e quindi tagliare il sacco della rete dopo averlo dotato di idoneo segnalamento.

I marittimi al comando, una volta individuato un ordigno esplosivo, dovranno informare con la massima tempestività questa Autorità Marittima nonché indicarle con la massima esattezza il punto di ritrovamento ed il punto nel quale intendono depositarlo.

Qualora un ordigno esplosivo fosse inavvertitamente scaricato a bordo insieme al contenuto della rete, il comandante del peschereccio dovrà darne immediata comunicazione all'Autorità Marittima per ricevere le istruzioni del caso. In ogni modo non dovrà rientrare in porto con l'ordigno a bordo senza espressa autorizzazione.

### **Articolo 38**

#### **Modalità esecutive**

E' vietato l'accesso in porto ai motopescherecci che abbiano incocciato ordigni esplosivi. A tali motopescherecci è altresì fatto obbligo di mantenersi alla distanza minima di un miglio dalla costa e di prendere contatti con le unità poste nelle vicinanze per mantenersi alla medesima distanza minima di sicurezza.

Ai motopesca che abbiano incocciato ordigni esplosivi è fatto divieto di manomettere o far manomettere, per qualunque scopo, tali ordigni da personale estraneo alla marina Militare.

I Comandanti dei motopesca potranno limitarsi a sistemare gli ordigni sul ponte di coperta lontano da fonti di calore e da vibrazioni, fissandoli saldamente con tasselli e legature in modo che non possano muoversi; l'ordigno potrà essere coperto e mantenuto bagnato soprattutto nella parte a contatto con il ponte. In nessun caso si deve tentare di scrostare o pulire l'ordigno allo scopo di identificarne il tipo.

Un motopesca con un ordigno esplosivo a bordo o nella rete deve darne avviso agli altri pescherecci nelle vicinanze, fornendo la sua posizione e, se del caso, quella in cui intende lasciare l'ordigno.

## **TITOLO IV SERVIZI PORTUALI**

### **Capo I SERVIZI PORTUALI**

#### **Articolo 39 Pilotaggio**

Le navi superiori a 500 tonnellate di stazza lorda hanno l'obbligo di servirsi del Pilota per entrare, uscire ed effettuare movimenti nel porto.

Le navi di stazza lorda compresa fra le 500 e le 2000 tonnellate possono usufruire del servizio di pilotaggio con assistenza VHF da parte della Stazione Piloti.

Il servizio di pilotaggio è disciplinato dal "Regolamento di Pilotaggio", approvato con Decreto Ministeriale 16 luglio 1957 e successive modifiche.

Le navi di stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate, prima di entrare in porto o lasciare l'ormeggio, anche se per piccoli spostamenti, devono preventivamente mettersi in contatto con la Stazione Piloti per informarsi circa la situazione dei movimenti in corso nell'ambito portuale.

#### **Articolo 40 Ormeggio e disormeggio**

Le navi superiori a 500 tonnellate di stazza lorda hanno l'obbligo di servirsi degli ormeggiatori appartenenti al Gruppo per le operazioni di ormeggio e disormeggio.

Il servizio di ormeggio e disormeggio è disciplinato dal Decreto nr. 16/83 in data 19 novembre 1983, e successive modifiche, della Capitaneria di Porto di Livorno.

#### **Articolo 41 Rimorchio**

Il servizio di rimorchio è espletato dalla Società concessionaria "Impresa F.lli Neri Sas" con 11 rimorchiatori. Il servizio di rimorchio è non obbligatorio, fatto salvo per quei tipi di nave e per quelle zone portuali dove viene reso obbligatorio con apposita ordinanza emessa dall'Autorità Marittima (vedi Ord. nr. 82 del 6 dicembre 1993).

Il servizio è disciplinato dal "Regolamento per il servizio di rimorchio" approvato con Decreto Ministeriale, in data 5 dicembre 1969, e successive modifiche.

#### **Articolo 42 Servizio avvistamento navi e comunicazioni (Livorno ship's information service) (\*)**

Il servizio di avvistamento e la segnalazione dell'ora di arrivo, di partenza e di movimento delle navi mercantili, nonché il servizio delle comunicazioni di carattere commerciale tra navi ed agenzie, sono svolti dall'Avvisatore marittimo, autorizzato all'esercizio di tale attività dalla Capitaneria di Porto di Livorno.

La stazione dell'Avvisatore Marittimo effettua ascolto radio continuo sulla frequenza di chiamata e soccorso 156.8 Mhz (canale 16 VHF) e sulla frequenza 156.50 Mhz (canale 10 VHF).

---

(\*) Le disposizioni particolari del servizio sono riportate nel capo III di questo stesso Titolo.

### **Articolo 43**

#### **Servizio idrico**

Il rifornimento idrico alle navi è espletato dalla Azienda Municipalizzata Acqua e Gas mediante l'impianto di acqua potabile esistente lungo le banchine del porto.

Il rifornimento idrico alle navi in rada ed a quelle ormeggiate agli accosti privi di impianto è espletato mediante bettoline della Società "Acqua alle navi" (S.A.N.)

### **Articolo 44**

#### **Raccolta dei rifiuti solidi dalle navi**

Il servizio di raccolta dei rifiuti solidi dalle navi, espletato dalla Società "Faro Verde", viene svolto secondo norme e tariffe stabilite dalla Capitaneria di Porto.

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.

## **Capo II**

### **REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA DELLE TELECOMUNICAZIONI IN VHF NELL'AMBITO DEL PORTO DI LIVORNO**

Ferme restando le competenze del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni per l'esercizio delle stazioni costiere in VHF per i servizi di sicurezza della navigazione e di corrispondenza pubblica.

Compete alla stazione RTF/VHF della Capitaneria di Porto di Livorno il controllo delle operazioni portuali e il coordinamento dei servizi di sicurezza e vigilanza nell'ambito del porto e della rada di Livorno.

I canali disponibili nel porto e nella rada di Livorno e le relative frequenze sono i seguenti:

- |   |    |         |     |                                      |
|---|----|---------|-----|--------------------------------------|
| • | 9  | 156.450 | Mhz | (nave – nave e operazioni portuali); |
| • | 10 | 156.500 | "   | (operazioni portuali);               |
| • | 11 | 156.550 | "   | (operazioni portuali);               |
| • | 12 | 156.600 | "   | (operazioni portuali);               |
| • | 13 | 156.650 | "   | (operazioni portuali e nave – nave); |
| • | 15 | 156.750 | "   | (nave – nave e operazioni portuali); |
| • | 16 | 156.800 | "   | (chiamata e soccorso).               |

### **Articolo 45**

#### **Utenti VHF portuali**

I canali del servizio mobile marittimo internazionale per le operazioni portuali nell'ambito del porto di Livorno sono utilizzati nel seguente modo:

- a) Stazione a terra della Capitaneria di Porto di Livorno: canali 11 – 13 – 15 – 16;
- b) Stazione a terra della Corporazione Piloti: canale 12;
- c) Stazione a terra della Compagnia Lavoratori Portuali: canale 10;
- d) Stazione a terra del Gruppo Ormeggiatori: canale 10;
- e) Stazione a terra del Gruppo Battellieri: canale 11;
- f) Stazione a terra dei Rimorchiatori: canale 11;
- g) Stazione a terra dell'Avvisatore Marittimo: canale 10;
- h) Stazione a terra delle Agenzie Marittime: canale 10;
- i) Stazione a terra degli Spedizionieri Doganali: canale 10;
- j) Stazione a terra per altri servizi portuali: canale 10;
- k) Stazione a terra Enti/Circoli Nautici: canale 9.

**Articolo 46**  
**Canale di chiamata e soccorso**

Il canale 16 deve essere usato solamente per la chiamata ed il traffico di soccorso. Una volta stabilito il collegamento con le navi, si deve subito passare sul canale di lavoro per lo scambio delle comunicazioni.

**Articolo 47**  
**Stazioni VHF a terra**

Le stazioni a terra dei servizi indicati al precedente articolo 45 (punti da “b” ad “e”) devono essere munite del relativo atto di concessione rilasciato dal Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni. Le richieste di concessione di radiocollegamenti nell’ambito portuale devono essere inoltrate direttamente alla Direzione Centrale per i Servizi Radioelettrici – Div. 5<sup>a</sup> - Sez. II, del predetto Ministero, ubicato in Viale Europa nr. 160 –Roma Eur.

| ENTE                 | ORARIO          | CANALI |
|----------------------|-----------------|--------|
| Capitaneria di Porto | ascolto H24     | 16     |
| Piloti               | ascolto H24 (1) | 12     |
| Rimorchiatori        | ascolto H24 (1) | 11     |
| Avvisatore Marittimo | ascolto H24     | 10/16  |
| Ormeggiatori         | ascolto H24 (1) |        |
| Agip Plas            | ascolto H24     | 25     |
| Battellieri          | ascolto H24 (1) |        |
| Escav. Porto         | quando opera    | 06     |

**Articolo 48**  
**Obblighi particolari di ascolto VHF**

Nel porto e nella rada di Livorno (fino a tre miglia dall’imboccatura del porto), è obbligatorio attenersi alle disposizioni particolari contenute negli articoli seguenti.

**Articolo 49**  
**Navi in manovra (\*)**

E’ fatto obbligo a tutte le navi in manovra in ambito portuale di effettuare un ascolto continuo su canale 12/VHF.

Per navi in manovra si intendono:

- a. le navi in navigazione dal limite delle tre miglia fino al punto di fonda in rada (obbligo di doppio ascolto – Dual Watch – sul canale 16/VHF);
- b. le navi in navigazione dalle tre miglia al posto di ormeggio in porto;
- c. le navi in navigazione di trasferimento dal punto di fonda al posto di ormeggio in porto;
- d. le navi in uscita dal posto di ormeggio fino all’uscita dal porto o fino al punto di fonda;
- e. le navi in navigazione di trasferimento all’interno dell’area portuale da un posto di ormeggio all’altro.

## **Articolo 50**

### **Navi in transito (\*)**

Le navi in transito nelle acque della rada (3 miglia), in direzione Nord/Sud e viceversa, nel settore di atterraggio/uscita dal porto di Livorno dovranno effettuare doppio ascolto (Dual Watch) sul canale 16 e 12/VHF, od in alternativa, informare del loro transito la Stazione Piloti del porto sul canale 12/VHF.

## **Articolo 51**

### **Manovre con i rimorchiatori**

Le navi che effettuano manovre nelle acque portuali con l'ausilio dei Rimorchiatori effettueranno ascolto di lavoro sul canale 11/VHF.

E' fatto divieto di inserirsi nelle comunicazioni fra navi e rimorchiatori in manovra, a meno di estrema, improcrastinabile urgenza o necessità relativa alla sicurezza delle unità in manovra od alla sicurezza portuale in genere.

## **Articolo 52**

### **Naviglio di servizio**

Le navi che effettuano servizi portuali di rifornimento acqua, bunker, ritiro rifiuti, ecc., dovranno fare ascolto continuo sul canale 12/VHF durante l'intera durata dei propri servizi.

## **Articolo 53**

### **Navi alla fonda (\*\*)**

Le navi alla fonda nella rada del porto di Livorno devono effettuare ascolto continuo sul canale 16/12 VHF.

## **Articolo 54**

### **Navi intente ai lavori negli specchi acquei portuali**

I natanti di qualsiasi tipo e dimensioni che effettuino lavori negli specchi acquei e canali portuali, tali da creare di fatto ingombro od intralcio alla regolare navigazione, oltre a mettere in atto quanto già previsto dalla normativa vigente per evitare gli abbordi in mare (Colreg 1972 e successive varianti), dovranno assicurare un ascolto continuo sul canale 06/VHF per tutta la durata dell'ingombro od intralcio alla navigazione.

---

Note:

(\*) Titolo VI – Capo I – Settore di atterraggio/uscita delle navi dal porto.

(\*\*) Titolo VI – Capo IV – Zone e settori di atterraggio.

## **Capo III**

# **COMPITI DELL'AVVISATORE MATITTIMO DI LIVORNO**

# **(LIVORNO SHIP'S INFORMATION SERVICE) (\*)<sup>3</sup>**

---

<sup>3</sup> Il Capo III Titolo IV è stato abrogato con ordinanza n. 131/2004 del 1.10.2004.

**TITOLO V**  
**DISPOSIZIONI SUGLI ACCOSTI E SUI MOVIMENTI DELLE NAVI NEL PORTO**

**Capo I**  
**Disposizioni particolari per l'entrata/uscita dal porto delle navi cisterna**

**Articolo 60**  
**Movimenti nelle ore notturne**

Nel porto di Livorno durante le ore notturne (dal tramonto all'alba) non è consentito l'ingresso, l'uscita, né qualsivoglia movimento di navi cisterna che trasportano od abbiano trasportato prodotti petroliferi sia liquidi che sotto forma di gas, nonché prodotti chimici liquidi, ad eccezione dei casi previsti dall'art. 62 del presente regolamento.

Le suindicate limitazioni non si applicano, in ogni caso:

- alle navi adibite al trasporto di prodotti petroliferi in servizio di "bunkeraggio";
- alle navi cisterna vuote munite di certificato di "gas free" in corso di validità o bonificate.

**Articolo 61**  
**Deroghe consentite**

- a) Durante le ore notturne ed a condizione che i servizi portuali siano disponibili, è consentito l'ingresso e l'uscita delle navi cisterna che trasportano o hanno trasportato prodotti petroliferi appartenenti alla categoria "infiammabili" (punto di infiammabilità non superiore a 61°C) e/o "combustibili" (punto di infiammabilità superiore a 61°C, ma non superiore a 125°C) secondo i parametri indicati nel seguente schema:

**(SCHEMA 1) (\*) (\*\*)**      **NAVI PETROLIERE**

| ORMEGGIO                                | ARRIVO                 |     |                         |     | PARTENZA               |     |                         |     |
|-----------------------------------------|------------------------|-----|-------------------------|-----|------------------------|-----|-------------------------|-----|
|                                         | CARICO CHE TRASPORTANO |     | CARICO CHE HANNO TRASP. |     | CARICO CHE TRASPORTANO |     | CARICO CHE HANNO TRASP. |     |
|                                         | I                      | C   | I                       | C   | I                      | C   | I                       | C   |
| 10                                      | 160                    | 170 | 170                     | 170 | 160                    | 170 | 230                     | 230 |
| <i>Se l'accosto 10 è libero da navi</i> |                        |     |                         |     |                        |     |                         |     |
| 11                                      | 160                    | 170 | 170                     | 170 | 160                    | 170 | 230                     | 230 |
| <i>Se l'accosto 10 è occupato</i>       |                        |     |                         |     |                        |     |                         |     |
| 11                                      | 140                    | 150 | 170                     | 170 | 140                    | 150 | 230                     | 230 |
| 12                                      | 90                     | 100 | 100                     | 100 | 140                    | 150 | 140                     | 150 |
| (***)                                   |                        |     |                         |     |                        |     |                         |     |
| 11/R – P.F.<br>Darsena Ugione           | 90                     | 100 | 100                     | 100 | 100                    | 130 | 130                     | 130 |
| 28/R<br>29/T<br>29/R                    | 90                     | 100 | 100                     | 100 | 100                    | 130 | 130                     | 130 |

(\*): i dati di cui sopra si riferiscono alle lunghezze fuori tutto delle navi espresse in metri.

(\*\*): *l'Autorità Marittima, acquisito il preventivo parere della Corporazione Piloti e del Servizio Chimico di Porto, se necessario e con la messa in atto di particolari precauzioni si riserva la possibilità di valutare l'applicazione di diversi parametri di lunghezza per particolari tipi di navi.*

(\*\*\*): *le misure delle lunghezze per le navi in partenza di 140 e 150 metri sono previste nel solo caso in cui l'accosto 13 sia libero. In caso contrario si adottano le misure per gli accosti 11/R e P.F..*

b) Sono consentiti anche in ore notturne i movimenti (ormeggio e disormeggio) delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici liquidi pericolosi purchè in possesso dei requisiti di cui al Decreto del Ministero della Marina Mercantile – 9 marzo 1984, ai seguenti accosti (schema 2):

- **accosto 16/4 DOW CHEMICAL**

navi lunghe fino a 110 metri (sia in arrivo che in partenza) se rispondenti alle norme dell'Annesso II alla Marpol 73/78.

Negli altri casi:

navi lunghe fino a 90 metri se i prodotti trasportati sono fra quelli di cui si applica il D.M. – Ministero della marina Mercantile – 9 marzo 1984 e 120 metri se i prodotti chimici trasportati non sono compresi nell'elenco dei prodotti cui si applica il D.M. – Ministero Marina Mercantile 9 marzo 1984, anche se con temperatura di infiammabilità inferiore a 61°C.

- **accosto 28/DOC**

navi lunghe fino a 100 metri (in arrivo) o 110 metri (in partenza) se rispondenti alle norme dell'Annesso II alla Marpol 73/78.

navi lunghe fino a 105 metri (in arrivo) o 130 metri (in partenza) se rispondenti alle norme dell'Annesso II alla Marpol 73/78 e purchè non abbiano in transito prodotti tossici più prodotti infiammabili; in questo caso dovrà essere acquisito il preventivo parere del Servizio Chimico di Porto.

Negli altri casi:

navi fino a 90 metri se i prodotti chimici trasportati sono compresi nell'elenco dei prodotti cui si applica il D.M. – Ministero Marina Mercantile – 9 marzo 1984 e 110 metri se i prodotti non sono compresi nell'elenco dei prodotti cui si applica il D.M. – Ministero Marina Mercantile – 9 marzo 1984, anche se con temperatura di infiammabilità inferiore a 61°C.

- **accosto 33/LAVIOSA**

navi lunghe fino a 100 metri (in arrivo) o 110 metri (in partenza) se rispondenti alle norme dell'Annesso II alla Marpol 73/78.

Negli altri casi:

navi fino a 90 metri se i prodotti chimici trasportati sono compresi nell'elenco dei prodotti cui si applica il D.M. – Ministero Marina Mercantile – 9 marzo 1984 e 110 metri se i prodotti non sono compresi nell'elenco dei prodotti cui si applica il D.M. – Ministero Marina Mercantile – 9 marzo 1984, anche se con temperatura di infiammabilità inferiore a 61°C.

- **accosto 36/A per RHONE POULENC**

navi lunghe fino a 130 metri sia in arrivo che in partenza, se rispondenti alle norme dell'Annesso II alla Marpol 73/78.

Navì fino a 90 metri se i prodotti chimici sono compresi nell'elenco dei prodotti cui si applica il D.M. – Ministero Marina Mercantile – 9 marzo 1984 e 110 metri se i prodotti non sono compresi nell'elenco dei prodotti cui si applica il D.M. – Ministero Marina Mercantile – 9 marzo 1984, anche se con temperatura di infiammabilità inferiore a 61°C.

**(SCHEMA 2) NAVI CHIMICHIERE**

| ORMEGGIO               | ARRIVO                    |      |     | PARTENZA                  |      |     |
|------------------------|---------------------------|------|-----|---------------------------|------|-----|
|                        | Rispondente<br>Annesso II | Non. |     | Rispondente<br>Annesso II | Non. |     |
|                        |                           | si   | no  |                           | si   | no  |
| 28/DOC                 | 105<br>(**)               | 90   | 110 | 130<br>(**)               | 90   | 110 |
| 36/A<br>Darsena Ugione | 110                       | 90   | 110 | 130                       | 90   | 110 |
| 33/Laviosa             | 100                       | 90   | 110 | 110                       | 90   | 110 |
| 16/4<br>DOW CHEMICAL   | 110                       | 90   | 120 | 110                       | 90   | 120 |

Nota.

(\*): Si – Prodotti chimici compresi nell'elenco dei prodotti del DM 9 marzo 1984.

No – Prodotti chimici non compresi nell'elenco dei prodotti del DM 9.03.84.

(\*\*): Se rispondenti alle norme dell'Annesso II alla Marpol 73/78, purchè non abbiano in transito prodotti tossici più prodotti infiammabili; in questo caso dovrà essere acquisito il preventivo parere del Servizio Chimico di Porto.

**c)<sup>4</sup>**

d) Le lunghezze di cui ai precedenti punti a), b) e c) sono indicative e potranno essere aumentate o diminuite (in funzione della larghezza nave), *fino a un massimo del 5%* dalla Capitaneria di Porto, sentito il parere tecnico della Corporazione dei Piloti, tenuto conto delle condizioni meteorologiche e di marea, nonché della situazione degli accosti adiacenti a quello cui la motocisterna è diretta o proveniente.

e) Le lunghezze delle navi di cui allo schema n° 1 (navi petroliere), *in partenza* dagli accosti 10 – 11 – 12 – 36/A – 28 e 29 potranno essere aumentate o diminuite (in funzione della larghezza nave), *fino a un massimo del 10%* dalla Capitaneria di Porto, sentito il parere tecnico del Servizio Chimico di Porto, della Corporazione dei Piloti, tenuto conto delle condizioni meteorologiche e di marea, nonché della situazione degli accosti adiacenti a quello cui la motocisterna è diretta o proveniente.

f) Le lunghezze delle navi – rispondenti alle norme dell'Annesso II alla Marpol 73/78 – di cui allo schema n° 2 (navi chimichiere), *in partenza* dagli accosti 33 – 36/A – 28 e 16/4 potranno essere aumentati o diminuite (in funzione della larghezza nave), *fino a un massimo del 10%* dalla Capitaneria di Porto, sentito il parere tecnico del Servizio Chimico di Porto, della Corporazione dei Piloti, tenuto conto delle condizioni meteorologiche e di marea, nonché della situazione degli accosti adiacenti a quello cui la motocisterna è diretta o proveniente.

**g)<sup>5</sup>**

<sup>4</sup> Comma c abrogato dall'articolo 2 dell'ordinanza 173/2001 del 20.11.2001.

<sup>5</sup> Comma g abrogato dall'articolo 2 dell'ordinanza 173/2001 del 20.11.2001.

## **Articolo 62**

### **Disposizioni particolari per il transito nel Canale Industriale (\*)**

a) Le navi da carico secco di lunghezza superiore a 200 metri possono essere ormeggiate agli accosti del Canale Industriale a nord della Calata Bengasi, previa valutazione effettuata di volta in volta, dalla Capitaneria di Porto, sentito il parere tecnico della Corporazione dei Piloti, tenuto conto delle condizioni di marea, meteorologiche e di luce.

b)<sup>6</sup> Agli accosti 35, 24 Nord e 24 Sud del Canale Industriale è consentito l'ormeggio di navi di dimensioni massime di 200 m di lunghezza e 32,5 m di larghezza.

b 1)<sup>7</sup> Manovre notturne agli accosti 35 e 24 Sud:

sono consentite le manovre notturne di navi con dimensioni fino a 200 m x 32,5 m solo prua fuori, dotate di elica di manovra prodiera e poppiera o con elica di prora e due eliche di propulsione a poppa.

b 3)<sup>8</sup> Manovre notturne all'accosto 24 Nord:

sono consentite le manovre notturne di navi di tipo Eurocargo con dimensioni fino a 200 m, se dotate di eliche di manovra prodiera e poppiera o di elica di prora e due eliche di propulsione a poppa.

Non sono consentite le manovre notturne di navi di tipo diverso da Eurocargo se superiori a 190 metri.

c) Per consentire il transito nel Canale Industriale alle navi di lunghezza uguale o superiore a metri 200, una delle due sponde deve essere libera. Quando l'ampiezza del canale è ridotta a meno di 50 metri a causa della concomitante presenza di navi all'ormeggio sulle due sponde, le navi agli accosti del Canale Industriale devono lasciare libero, se ritenuto necessario, al termine del turno di lavoro in corso, nel seguente ordine:

- 1 – navi ormeggiate all'accosto 23/N
- 2 – navi ormeggiate all'accosto 35
- 3 – navi ormeggiate all'accosto 24 (nord – centro – sud)
- 4 – navi ormeggiate all'accosto 25 CARBOCHIMICA
- 5 – navi ormeggiate al pontile della Società CEREOL (accosto 27)
- 6 – navi ormeggiate alla banchina "LAVIOSA" (fra gli accosti 30 e 34)
- 7 – navi ormeggiate al pontile SILOS CASILLO (accosto 34)
- 8 – navi ormeggiate all'accosto 30/LIQUIPIBIGAS

(\*\*)

Le navi all'accosto 23/S GIOPECCA, qualora di lunghezza superiore agli 80 metri, potranno essere movimentate a proprie spese, per consentire il transito nel canale a navi di grosso tonnellaggio.

Quando l'ampiezza del canale, sia pure con navi ormeggiate alle due sponde, è superiore a 50 metri, la necessità di eventuali movimenti verrà valutata di volta in volta dalla Capitaneria di Porto sentito il parere tecnico della Corporazione dei Piloti.

---

Note:

(\*) – Titolo II – Capo I (art.11), Capo III (art. 19 e 20)

(\*\*) – Titolo VIII

## **Articolo 63**

### **Spese dei movimenti per consentire il transito nel Canale Industriale**

A parziale modifica di quanto espresso nell'articolo 12 del presente Regolamento, le spese dei movimenti sostenuti per consentire il ripartire di altra nave diretta al fondo del canale saranno ripartite, di massima, secondo gli accordi presi, di volta in volta, fra le parti interessate, che

---

<sup>6</sup> Lettera b) come modificata dall'ordinanza n. 133/2019 del 09.08.2019

<sup>7</sup> Lettera inserita dall'ordinanza n. 133/2019 del 09.08.2019

<sup>8</sup> Lettera inserita dall'ordinanza n. 133/2019 del 09.08.2019

dovranno essere portati a conoscenza di questa Autorità Marittima con congruo anticipo ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'ingresso della nave.

#### **Articolo 64** **Disposizioni particolari per navi cisterna**

- a) E' vietata la sospensione della scarica di prodotti petrolchimici pericolosi e/o nocivi sia liquidi che gassosi, fatti salvi i casi di soste tecniche necessarie e documentate.
- b) Per le navi cisterna di lunghezza uguale o superiore a 180 metri e con 34' di pescaggio, che devono ormeggiare all'accosto 11 con l'accosto 10 occupato da altra nave, l'autorizzazione all'ormeggio verrà subordinata al parere della Corporazione Piloti del porto.
- c) Nella Darsena petroli – accosti 12 e 13 – è consentita la scarica di una sola cisterna di lunghezza compresa fra i 140 ed i 180 metri, con qualsiasi prodotto. Infine, ai predetti accosti, è consentita la concomitante presenza di due cisterne di lunghezza non superiore ai 100 metri con prodotti di categoria infiammabile. Quando al pontile 12 è presente una nave di lunghezza fino a 140 metri, la Capitaneria di Porto potrà, di volta in volta, autorizzare, sentito il parere del Capo Pilota, l'ormeggio al pontile 13 di una gasiera di lunghezza non superiore agli 85 metri.
- d) Quando è presente una nave che compie operazioni commerciali al Costiero Cereol è consentito che all'ormeggio del Costiero Doc siano presenti navi che caricano o scaricano prodotti petroliferi o chimici, purchè la distanza minima tra la nave della Cereol e quella al Doc sia almeno 30 metri mancando al Costiero Cereol impianti fissi antincendio. Può essere consentito una distanza fra le navi inferiori a 30 metri purchè le operazioni commerciali al Costiero Cereol si compiano con la presenza di una squadra del Servizio Integrativo Antincendio.
- e) Quando è presente e sotto scarica una gasiera alla Liquipibigas è necessario che le navi eventualmente presenti alla Cereol abbiano la vigilanza di un operatore del Servizio Integrativo Antincendio se lunghe fino a 100 metri; due operatori se lunghe da 101 a 150 metri; tre operatori se lunghe oltre 150 metri.
- f) E' consentita la scarica di piccole cisterne al Costiero Carbochimica con carico di prodotti "infiammabili" – punto di infiammabilità inferiore ai 61°C – purchè con la presenza di una squadra del Servizio Integrativo Antincendio con autobotte.
- g) E' consentita la scarica di cisterne con prodotti di categoria "infiammabili" – punto di infiammabilità inferiore a 61°C – ormeggiate alla banchina della Calata Tripoli per lo stabilimento Dow Chemical, purchè con la presenza di una squadra del Servizio Integrativo Antincendio con autobotte. Inoltre qualora la nave sia ormeggiata di punta è necessaria anche la presenza di una motobarca del Servizio Integrativo Antincendio.
- h) Quando è presente sotto scarica una cisterna con prodotti della categoria "combustibili" – temperatura di infiammabilità compresa tra 61°C e 125°C – al terminale dell'Enel lungo la banchina della Calata del Magnale è fatto obbligo della messa in opera di una panna galleggiante per il contenimento di spandimento di idrocarburi.
- i) E' consentito che agli accosti della Darsena Ugione siano contemporaneamente ormeggiate due navi cisterna con prodotti combustibili – punto di infiammabilità compreso tra 61°C e 125°C – o lubrificanti nei limiti di lunghezza sotto riportati:

*Darsena Ugione (accosto 36/A)*

\* per navi lunghe fino a 170 metri, purchè di larghezza non superiore a metri 25, con prodotti combustibili ed infiammabili (punto di infiammabilità inferiore a 61°C), alle seguenti condizioni:

1. all'accosto 38/Botteghi non debbono esservi navi che sporgono nella Darsena Ugione;

2. l'accosto 37 di punta deve essere libero;
3. la prua della nave all'ormeggio, deve rimanere completamente all'interno della Darsena Ugione.

E', altresì, consentita la contemporanea presenza all'accosto 36/A di una nave cisterna di lunghezza di 130 metri ed un'altra all'accosto 37 di lunghezza fino a 112 metri.

E' consentito, infine, che al 36/A sia ormeggiata una nave che carica o scarica acido solforico in concomitanza con altra nave cisterna di lunghezza fino a 112 metri – con prodotto combustibile o lubrificante – all'accosto 37.

- l) Qualora agli accosti della Società Doc, Cereol e Carbochimica operino navi con prodotti da liquidi o secchi, non petroliferi, che costringano all'attesa in rada navi cisterna o gasiere destinate agli accosti vicini, dette navi dovranno effettuare la scarica o la caricazione a turni continuativi.

#### **Articolo 65**

##### **Concomitanza di navi con merci pericolose alla rinfusa nel Canale Industriale**

E' vietata la concomitanza scarica/caricazione di navi con benzine all'accosto 29/D'Alesio (lato Liquepibigas) con navi gasiere all'accosto 30/Liquepibigas.

#### **Capo II**

##### **Disposizioni generali per l'assegnazione degli accosti**

#### **Articolo 66**

##### **Accosti riservati**

##### **A)<sup>9</sup> Per navi che operano con il Terminal Calata Orlando**

A.1 Alla Calata Orlando è riconosciuto accosto riservato alle navi che debbono operare al "Terminal Calata Orlando Srl". Con nave concorrente in rada, in attesa di accosto, la permanenza della nave a banchina è subordinata:

- **Accosti 50 e 51:** alla movimentazione di almeno 50 contenitori per turno, se nave portacontenitori o con contenitori e merce varia non containerizzata;
- **Accosto 49:** al lavoro a turni continuati, compreso sabato e domenica (salvo cause di forza maggiore non dipendenti dalla nave, dall'impresa ex articolo 16, dal ricevitore della merce) per le navi con carichi alla rinfusa.

A.2 Le navi che debbono operare al "Terminal Calata Orlando" che non devono imbarcare/sbarcare carichi alla rinfusa, contenitori o contenitori e merce varia non containerizzata, possono chiedere gli anzidetti accosti, ma non hanno diritto a riserva.

##### **B) Per navi che trasportano granaglie alla rinfusa**

L'**accosto 41** della darsena Pisa è riconosciuto accosto riservato alle navi che debbano operare gli impianti della società Silos del Tirreno.

##### **C) Per navi portacontenitori (\*)**

###### **C.1 Darsena Toscana**

- **Accosto 14/A** della calata massa
- **Accosto 14/B** della calata Massa riservato alle navi che abbiano lunghezza superiore a 230 metri, ovvero debbano movimentare, se di lunghezza inferiore, un numero di contenitori superiore a 1.000, in subordine, riservato alle navi porta contenitori
- **Accosto 14/C** della calata Massa

---

<sup>9</sup> Comma A come modificato dall'ordinanza n. 90/1996 del 18.11.1996.

- **Accosto 14/D** della calata Massa, da stabilire al momento in cui sarà dichiarata operativa dal genio Civile OO.MM.

#### C.2 *Bacino Santo Stefano*

- **Accosto 43/44** della calata Alto Fondale  
La permanenza a banchina è subordinata alla movimentazione di almeno 150 contenitori per turno (90 quando disponibile una sola Paceco) con l'obbligo dell'uso delle due Paceco, quando disponibili.

#### C.3 *Darsena Pisa*

- **L'accosto 41**, fatte salve le disposizioni in vigore per le navi con carichi alla rinfusa di cui alla precedente lettera B), è riconosciuto in subordine accosto riservato alle navi che debbono movimentare più di 100 contenitori. La permanenza della nave a banchina è subordinata alla movimentazione di almeno 40 contenitori per turno.

---

Nota:

Per gli accosti riservati ai contenitori, i turni di lavoro decorrono dall'ormeggio della nave a banchina indipendentemente dall'ora di arrivo confermata.

### **D) Per navi che trasportano frutta**

**L'accosto 47** della calata Alto Fondale è riservato alle navi che imbarcano/sbarcano frutta e, in subordine, alle navi che trasportano almeno cinquemila tonnellate di merce varia non containerizzata.

### **E) Per navi che trasportano prodotti forestali**

**L'accosto 45** della calata Alto Fondale è riservata alle navi che imbarcano/sbarcano almeno 6.000 tonnellate di prodotti forestali.

### **F) Per navi passeggeri in servizio di crociera**

Alle navi da passeggeri in servizio di crociera è, comunque, riservata una banchina che tenga conto della loro lunghezza e pescaggio.

### **G) Per navi traghetto da passeggeri**

#### G.1 *Navi che esercitano linee regolari tra Livorno, la Corsica e la Sardegna*

- Sono riservati gli accosti **61** e **62** della calata Sgarallino, **59/Radice** e **58** della calata Siena, **55 – 56** e **57** della calata Carrara e, limitatamente alla stagione turistica, l'accosto **54** della calata Pisa.

#### G.2 *Navi che esercitano linee regolari tra Livorno e l'Arcipelago Toscano*

- E' riservato l'accosto **66/Sud** del molo Elba.

### **H) Per navi traghetto per traffico di merce su autoveicoli industriali gommati (rotabili/tuttomercì/passeggeri)**

#### H.1 *Porto Vecchio*

- Sono riservati alle navi traghetto per traffico di merce su autoveicoli industriali gommati (rotabili)/tuttomercì/passeggeri in servizio di cabotaggio l'accosto **42** della darsena Pisa e, fatta salva la riserva alle navi passeggeri di cui alla precedente lettera G), gli accosti **54** e **55** delle calate Pisa e Carrara. Alle navi traghetto per traffico di merce su autoveicoli industriali gommati (rotabili)/tuttomercì/passeggeri sono riservati, fatta salva la riserva di cui al comma precedente, l'accosto **42** della darsena Pisa e l'accosto **55** della calata Carrara.

1. Gli accosti **18, 20, 19/affiancato, 19 di punta e 16** sono riservati alle navi traghetto che effettuano servizi di linea a prevalente traffico merci con portellone poppiere.
2. I predetti accosti saranno assegnati alle navi traghetto di cui sopra che effettuano linee regolari con il porto di Livorno, tenendo conto della lunghezza delle stesse in modo che quelle di maggior lunghezza siano assegnati gli accosti interni della Darsena 1.  
Fra queste ultime navi l'assegnazione dell'accosto sarà predisposto tenendo conto:
  - degli orari di arrivo e partenza della nave stessa e di quelle eventualmente già all'ormeggio;
  - evitando condizionamenti/interferenze per l'operatività delle altre navi già ormeggiate, ivi comprese quelle di cui al successivo punto 3, al fine del mantenimento della linea stessa.

Per l'assegnazione dell'accosto saranno privilegiate le navi che compiono le operazioni commerciali di sbarco ed imbarco in maniera continuativa, concludendo le operazioni stesse nel periodo di tempo di 8 (otto) ore.

Eccezionalmente, nell'interesse generale del porto, di concerto con L'Autorità Portuale, potranno essere assegnati gli ormeggi in deroga al primo comma del presente punto 2.

3. Alle navi ro/ro con portellone laterale (comprese "multipurpose" e "Car carriers"), che effettuano linee regolari con il porto di Livorno, saranno assegnati gli accosti **17 e 21** ovvero, qualora liberi, anche i rimanenti accosti della Darsena 1.
4. Fermo restando quanto sopra, gli accosti di cui ai punti 1 e 3 potranno essere utilizzati, in subordine, da navi convenzionali.
5. Le navi traghetto che effettuano servizi di linea a prevalente traffico merci che si ormeggiano agli accosti della calata Tripoli di punta devono essere in grado di effettuare, a proprie spese, qualsiasi movimento ritenuto necessario dalla Capitaneria di Porto per consentire l'evoluzione nel bacino antistante.

***I) Per navi con merci varie non containerizzate e navi che trasportano carichi solidi alla rinfusa***

**L'accosto 46** della calata Alto Fondale è riservata alle navi:

- a) che trasportano merce varia non containerizzata
- b) che trasportano carichi solidi alla rinfusa quando con pescaggio superiore a 30 piedi o di lunghezza nave inferiore a 90 metri.

Le navi che trasportano carichi solidi alla rinfusa, quando occupano l'accosto 46, hanno l'obbligo di lavoro a turno continuati, escluso sabato e domenica.

Qualsiasi sia l'ordine di arrivo in rada, non sarà consentito l'ormeggio consecutivo di due navi che trasportano carichi solidi alla rinfusa in presenza di altra nave che trasporta merci varie non containerizzate, salvo diversi accordi tra le parti.

***L) Per navi che effettuano lavori di riparazione o trasformazione***

Gli accosti della calata del Magnale, nel tratto compreso tra il ponte girevole sul Canale dei navicelli ed il Terminale D'Alesio escluso, sono riservati alle navi ed ai galleggianti che effettuano lavori di riparazione o di trasformazione.

***M) Per navi che operano nel canale Industriale, nella Darsena Ugione e al Terminale D'Alesio***

<sup>10</sup> H2 così modificato dall'ordinanza n. 13/99 del 12.03.1999.

Sono riconosciuti accosti riservati per le navi che debbono operare con i seguenti, retrostanti terminale:

- Accosto 23 Giopescal
- Accosto 24 Sintermar
- Accosto 25 Carbochimica
- Accosto 27 Cereol Oil
- Accosto 28 Doc
- Accosto 29 D'Alesio
- Accosto 30 Costiero Gas Livorno
- Accosto 33 Laviosa
- Accosto 34 C.L.P. (ex Casillo)
- Accosto 35 Leonardo da Vinci
- Accosto 36/A Agip Petroli (Darsena Ugione)
- Accosto 38 Terminale D'Alesio.

### **Articolo 67**

#### **Accosti preferenziali**

L'accosto 47/Alto Fondale, in subordine a quanto previsto al punto D) dell'articolo 66, viene considerato preferenziale per le navi che debbono movimentare oltre 5.000 tonnellate di carico.

### **Articolo 68**

#### **Ormeggi delle navi cisterna**

I posti di ormeggio nel porto di Livorno destinati alla carica e scarica di prodotti liquidi infiammabili o combustibili e di gas di petroli liquefatti sono i seguenti:

- Nuova Darsena Petroli – accosti nr. 10 e 11 – prodotti petroliferi di qualsiasi categoria;
- Piccolo Fondale – per benzine e gasoli;
- Darsena Petroli – accosto nr. 13 – gas di petrolio liquefatti;
- Calata Tripoli – accosto 16 – stirene monomero;
- Canale dei navicelli - bunkeraggi di piccoli natanti categoria "C" con pescaggio max 2,30 metri;
- Canale Industriale – Calata Magnale (Enel) – oli combustibili;
- Canale Industriale – Darsena Ugione – accosti nr. 36, 36/A, 37 – benzine, petroli, gasoli, oli combustibili ed oli lubrificanti, marine diesel, acido solforico;
- Canale Industriale – lato levante – accosto nr. 33 – acido solforico o altro;
- Canale Industriale – lato levante – accosto nr. 30 – gas di petrolio liquefatti;
- Canale Industriale – lato levante e testata – accosto nr. 29 – benzine, petroli, gasoli, oli combustibili, solventi, paraffina;
- Canale Industriale – lato ponente Cledca – accosto nr. 25 – catrami, pece e solventi;
- Canale Industriale – lato ponente Italso – accosto nr. 27 – oli vegetali e cereali;
- Canale Industriale – lato ponente – accosto nr. 28 – prodotti petrolchimici e chimici in genere, benzine, petroli solventi, gasoli, oli combustibili, oli vegetali, lattice di gomma e cereali.

### **Capo III**

#### **Servizio di rimorchio**

### **Articolo 69**

#### **Navi cisterna con prodotti pericolosi**

Per motivi di sicurezza, sia delle navi che delle infrastrutture portuali e del personale che vi opera, in relazione ai rischi di inquinamento del mare ed ai rischi di incendio o deflagrazione in caso di urti tra navi in manovra o di navi contro le banchine, ipotizzabili nell'ambito del porto di

Livorno, si fa obbligo alle navi cisterna di lunghezza superiore a 100 metri, che trasportano od hanno trasportato prodotti pericolosi (liquidi infiammabili, combustibili, gas compressi, liquefatti, liquefatti refrigerati, o disciolti sotto pressione, liquidi tossici, corrosivi, altri liquidi pericolosi) dirette o provenienti dagli ormeggi riservati o comunque attrezzati per tali tipi di prodotti, di far uso di almeno un rimorchiatore per le manovre di ormeggio, disormeggio, movimento, entrata ed uscita dal porto.

#### **Articolo 70**

##### **Navi destinate o provenienti dal Canale Industriale**

Per gli stessi motivi indicati all'articolo 69, alle navi, di qualsiasi tipo, comprese le navi cisterna degassificate o bonificate, di lunghezza superiore a 100 metri, se destinate o provenienti dal Canale Industriale, nel tratto a monte della Darsena Ugione, si fa obbligo di far uso di almeno un rimorchiatore durante le manovre di ormeggio, disormeggio.

Da tale obbligo sono escluse quelle navi che non abbiano prodotti pericolosi a bordo, nel caso in cui non vi sia la presenza di navi cisterna (con prodotti pericolosi) agli ormeggi del canale Industriale.

#### **Articolo 71**

##### **Collocazione notturna del rimorchiatore di guardia**

In considerazione dei rischi ipotizzabili provenienti dalla zona industriale del porto, ai sensi dell'articolo 10 – 2° comma del “Regolamento del Servizio di Rimorchio”, il *rimorchiatore di guardia* deve stazionare, dalle ore 2.30 alle ore 05.30 del giorno dopo, ad una banchina libera della Calata Bengasi o della calata del Magnale, in posizione maggiormente baricentrica rispetto alle esigenze operative.

Nel caso in cui, in relazione alla turnistica interna adottata dalla Società che gestisce il servizio di rimorchio, allo scopo di garantire i servizi richiesti dall'utenza, venga previsto un servizio notturno con più di un rimorchiatore, fermo restando le prioritarie esigenze commerciali il *rimorchiatore di guardia* potrà essere chiamato per ultimo al servizio commerciale eventualmente richiesto.

### **Capo IV**

#### **Disposizioni particolari per l'ormeggio in Darsena n°1**

##### **Articolo 72<sup>11</sup>**

##### **Accosti della darsena n°1**

Gli accosti della darsena nr. 1 sono:

- Accosto n. 16 Tripoli (210 metri)
- Accosto n. 17 Assab
- Accosto n. 18 Assab
- Accosto n. 19 Gondar
- Accosto n. 20 Addis Abeba
- Accosto n. 21 Neghelli
- Accosto n. 21/0 Assab
- Accosto n. 22/S Bengasi
- Accosto n. 22 Bengasi

---

<sup>11</sup> Così modificato dall'ordinanza n. 13/99 del 12.03.1999.

In caso di necessità, per consentire l'operatività di altre unità anche non traghetto, non è consentita la sosta inoperosa a banchina.

Nel caso in cui una nave richieda un ormeggio già occupato, la permanenza a banchina della nave traghetto che effettua servizio di linea a prevalente traffico merci presente all'ormeggio sarà subordinata alla movimentazione di almeno 12 "unità di carico" all'ora; qualora ciò non avvenga, allo scadere del tempo consentito, la nave dovrà lasciare l'ormeggio, a proprie spese, alla nave subentrante.

Nel caso in cui gli ormeggi della darsena n° 1 siano congestionati – presenza contemporanea di navi all'ormeggio e di navi in attesa:

- le navi già presenti in banchina dovranno lavorare a turni continuativi diurni, sia feriali che festivi (tranne i casi di comprovata forza maggiore);
- per le navi traghetto che effettuano servizi di linea a prevalente traffico merci la Capitaneria di Porto potrà disporre la permanenza all'ormeggio solo per lo stretto tempo necessario al compimento delle operazioni commerciali di sbarco e imbarco, che dovranno essere compiute senza interruzioni dall'arrivo alla partenza della nave stessa, con intervallo fra le due operazioni non superiore a due ore.

La mancata osservanza delle prescrizioni sopra citate, comporterà l'allontanamento delle navi dall'ormeggio a proprie spese.

### **Articolo 73**

#### **Permanenza agli accosti**

Nel caso in cui lo stesso accosto venga richiesto da altra nave traghetto tuttomerci, la permanenza della nave traghetto presente all'ormeggio verrà subordinata alla movimentazione di almeno 12 semirimorchi all'ora. Non rispettando tale clausola la nave, allo scadere consentito dovrà lasciare l'ormeggio alla nave subentrante a proprie spese.

### **Articolo 74**

#### **Congestione degli accosti**

In caso di congestione degli ormeggi, la capitaneria di Porto potrà disporre che le navi all'ormeggio o che richiedano di ormeggiare agli accosti della Darsena nr. 1, effettuino le operazioni commerciali in turni continuativi diurni, feriali e festivi.

L'inosservanza dell'obbligo di lavoro a turni non dipendente da comprovata causa di forza maggiore, dalla quale si intende escluso ogni ritardo dovuto al fatto del caricatore o ricevitore della merce, comporta l'obbligo della nave di lasciare comunque l'accosto, assumendosi le relative spese. Il seguente comma non si applica per quelle navi aventi accosto riservato, liberando il quale le navi in attesa non potrebbero comunque usufruirne per motivi di carattere tecnico (fondale, lunghezza banchina, apparecchiature di sollevamento o movimentazione specializzate).

In particolare per le navi traghetto tutto merci la Capitaneria di Porto potrà disporre la permanenza all'ormeggio unicamente per lo stretto tempo necessario alle operazioni commerciali che si svolgono senza interruzioni, dall'arrivo alla partenza, imponendo l'allontanamento dall'ormeggio della nave medesima, a proprie spese, nel caso in cui l'intervallo fra le due operazioni superi le due ore.

Le navi traghetto passeggeri avranno in ogni caso la precedenza sulle navi traghetto tuttomerci.

### **Articolo 75**

#### **Protrarsi della situazione di congestione**

Qualora la situazione di cui all'articolo precedente si protraesse nel tempo, la Capitaneria di Porto si riserva la facoltà di spostare, a suo proprio insindacabile giudizio e per il tempo che

riterrà necessario, gli accosti, anche se riservati o preferenziali, e linee di navigazione fisse con il porto di Livorno.

## **Articolo 76**

### **Nuove linee di traghetti tuttomerci**

Data la situazione di estrema congestione in cui versano le aree a terra della Darsena nr. 1, qualsiasi domanda di situazione di nuove linee di navigazione dovrà essere esplicitamente autorizzata con atto formale del Comandante del Porto.

## **Articolo 77**

### **Aree di sosta autoveicoli**

Le aree di sosta autoveicoli non consegnate all'Azienda Mezzi Meccanici sono:

- |         |                                                                                                                 |
|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zona A1 | piazzale antistante la Calata Addis Abeba di mq 3000, capacità circa 45 semirimorchi;                           |
| Zona A2 | piazzale antistante la Zona NA dell'Azienda Mezzi Meccanici di mq 1400, capacità circa 25 semirimorchi;         |
| Zona A3 | piccolo piazzale antistante l'area coperta al Varco Galvani di mq 750, capacità circa 8 semirimorchi;           |
| Zona B  | piazzale antistante la Calata Gondar di mq 9000, capacità circa 120 semirimorchi;                               |
| Zona C1 | piazzale ubicato sulla banchina Assab , antistante la zona ex FF.S. di mq 550, capacità circa 20 semirimorchi;  |
| Zona C2 | piccolo piazzale retrostante l'edificio ex USA sulla banchina Assab di mq 300, capacità circa 5/6 semirimorchi; |
| Zona C3 | piazzale ubicato sulla testata della banchina Assab di mq 1800, capacità circa 52 semirimorchi;                 |
| Zona C4 | piazzale ubicato sulla banchina Tripoli di mq 1200, capacità circa 18 semirimorchi.                             |

## **Articolo 78**

### **Utilizzazione dei piazzali**

Nei piazzali di cui all'articolo precedente è consentita la sosta dei camion e semirimorchi con le seguenti limitazioni:

Zona A1, A2, A3 riservata ai mezzi delle navi ormeggiate alla Calata Addis Abeba

Zona B riservata ai mezzi delle navi ormeggiate alla Calata Gondar

Zona C1, C2, C3, C4 riservata ai mezzi delle navi ormeggiate alla Calata Tripoli

L'utilizzazione dei piazzali di cui all'articolo precedente è limitata alla sola sosta di camion e semirimorchi per un arco di tempo complessivo non superiore alle 24 ore.

Utilizzazione per un tempo superiore, ma comunque mai eccedente le 48 ore complessive, dovranno essere di volta in volta autorizzate dalla Capitaneria di Porto, a seguito di istanza in carta legale presentata dagli interessati.

## **TITOLO VI**

### **DISPOSIZIONI SULL'ENTRATA/USCITA DELLE NAVI DAL PORTO**

#### **Capo I**

#### **Settore di entrata/uscita dal porto di Livorno**

## **Articolo 79**

### **Obblighi**

- a) Tutte le navi in transito e/o in fase di ingresso/uscita per/dal porto di Livorno devono navigare con particolare attenzione nelle “Zone di precauzione Esterna ed Interna” al settore di atterraggio/uscita, così come definite dall'articolo 2 del presente regolamento.
- b) Tutte le navi in ingresso/uscita per/dal porto di Livorno devono transitare per le “corsie” del settore di atterraggio/uscita, così come definite dall'articolo 2 del presente regolamento.

## **Articolo 80**

### **Disposizioni da rispettare nel settore di entrata/uscita dal porto e nelle “zone di precauzione esterna ed interna”**

Nel settore di entrata/uscita dal porto e nelle “Zone di Precauzione Esterna ed Interna”, così come definite nei para e), g), j) del precedente articolo 2, sono vietati l'ancoraggio e la pesca.

E' fatto divieto a qualsivoglia tipo di nave di sostare per qualsiasi motivo nella zona di mare foranea profonda 1 miglio dalla base (verso il largo) della “Zona di precauzione esterna” del settore di entrata/uscita del porto di Livorno.

E' fatto obbligo alle navi che sostano alla fonda nella rada di Livorno di determinare un “cerchio di fonda” che non interferisca con le summenzionate zone.

E' fatto obbligo a tutte le navi che transitano nel settore di entrata/uscita dal porto di Livorno, di mantenere l'ascolto VHF anche sui canali 16/12.

## **Articolo 81**

### **Navi in entrata**

Le navi in entrata nel porto di Livorno qualunque sia la loro rotta di avvicinamento, devono immettersi nella apposita corsia di traffico in entrata del “settore di entrata/uscita”, come definito all'articolo 2 h), fino a quando non sarà necessario immettersi nella “zona di precauzione interna” e successivamente accostare per entrare in porto.

All'interno di detta corsia le navi dovranno applicare le norme previste dalla regola 10 della Colreg 72 ed in particolare:

- tenersi discoste dalla zona di “separazione del traffico”;
- procedere nell'apposita corsia di traffico mantenendo rotte dirette ed evitando, per quanto possibile, cambiamenti improvvisi delle stesse.

#### **a) Derghe al divieto di attraversamento del settore di entrata/uscita per navi in ingresso nel porto:**

Le navi alla fonda in rada, al momento di entrare in porto, potranno essere autorizzate dalla Capitaneria di Porto di Livorno ad immettersi nel settore di entrata/uscita alla distanza di 1,5 miglia dal faro di Livorno ove il settore si allarga dai rilevamenti di 078° e 038° rispettivamente ai rilevamenti di 090° e 024°, purchè la manovra venga effettuata con le procedure previste nell'articolo 86 e sia concordata con il pilota di servizio.

## **Articolo 82**

## **Navi in uscita**

Le navi in uscita dall'imboccatura sud del porto di Livorno, devono immettersi nella apposita corsia di traffico in uscita del "settore di entrata/uscita", come definito all'articolo 2 j), fino a quando non sarà necessario accostare per assumere la rotta di allontanamento e comunque, in quest'ultimo caso, oltre la distanza di 3,5 miglia dal faro citato.

All'interno di detta corsia le navi dovranno applicare le norme previste dalla regola 10 della Colreg 72 ed in particolare:

- tenersi discoste dalla zona di "separazione del traffico";
  - procedere nell'apposita corsia di traffico mantenendo rotte dirette ed evitando, per quanto possibile, cambiamenti improvvisi delle stesse.
- a) Dergoghe al divieto di attraversamento del settore di entrata/uscita per navi in uscita dal porto:**

Le navi che, in partenza dal porto, dovessero recarsi all'ancoraggio in rada, potranno essere autorizzate dalla Capitaneria di Porto di Livorno a mezzo VHF ad uscire dal settore di transito, anche prima del limite esterno dello stesso, purchè la manovra venga concordata con il pilota di servizio, e con le procedure di manovra previste nell'articolo 86.

## **Articolo 83 Condotta della navigazione**

Le navi sia in ingresso che in uscita dall'imboccatura sud del porto di Livorno, debbono mantenere lo "stato di attenzione alla manovra", dalle 4,5 miglia e fino alla conclusione della manovra e viceversa.

Inoltre le stesse debbono navigare nel porto e nel "settore", a velocità di sicurezza (così come definito nella regola 6 delle vigenti norme per evitare gli abbordi in mare, vedi articolo 2, lettera k).

## **Articolo 84 Navigazione in avamporto (\*)**

Nella zona portuale denominata "avamporto" (costituita dalle acque comprese fra la diga Curvilinea, il molo di difesa al Bacino Nuovo, il molo Mediceo e la testata della banchina Alto Fondale), le navi, sia in entrata che in uscita, debbono, di massima tenere la propria sinistra rispetto alla linea centrale della canaletta.

In relazione alle dimensioni delle navi (immersione e caratteristiche strutturali), e purchè preventivamente concordato via radio fra i piloti di servizio, se nella stessa zona si trovano più navi in manovra, nello specchio acqueo di cui sopra potrà essere tenuto un comportamento più appropriato alle circostanze, per evitare rischi di abbordi o interferenze.

(\*) vedasi anche Tit. VII – Capo III

## **Articolo 85 Incroci fra navi in ambito portuale**

Gli incroci fra navi in porto sono consentiti esclusivamente nei seguenti specchi acquei portuali:

- 1 – avamporto
- 2 – bacino Santo Stefano

- 3 – bacino di Evoluzione
- 4 – Darsena Toscana

Sono vietati gli incroci di navi all'imboccatura Nord del porto ed all'imboccatura Sud in corrispondenza del fanale rosso della diga Curvilinea e del fanale verde della diga della Vegliaia, durante le accostate di entrata ed uscita.

Sono vietati gli incroci fra navi passeggeri e navi cisterna che trasportano merci pericolose anche negli specchi acquei in cui gli incroci sono permessi; resta inteso che in questi casi la nave passeggeri mantiene la precedenza, qualora la nave cisterna non sia già impegnata nella manovra.

In tutto l'ambito portuale le navi, sia in ingresso che in uscita devono mantenere le opportune velocità e distanze di sicurezza fra nave e nave.

#### **Articolo 86** **Attraversamento del settore di entrata/uscita**

E' vietato a tutte le navi e galleggianti (con esclusione del naviglio minore da diporto e da pesca, per il quale si applicano le disposizioni di cui al capo II del presente Titolo), di attraversare il "settore di entrata/uscita" in senso nord/sud e viceversa.

Possono essere prese in considerazione deroghe purchè siano, sempre e comunque, rispettate le seguenti condizioni:

- l'attraversamento dovrà svolgersi in assenza di altro traffico;
- l'attraversamento dovrà avvenire, di massima, in ore diurne;
- le condizioni meteorologiche dovranno essere buone, compresa la visibilità che non potrà essere inferiore alle 3 miglia;
- la manovra dovrà essere debitamente registrata, dalla nave, riportando sul brogliaccio di guardia e successivamente sul giornale nautico (per le navi provviste):
  - ora di richiesta autorizzazione alla Capitaneria di Porto;
  - ora del conseguente nulla osta ed il nominativo di chi lo rilascia;
  - orario e posizione di attraversamento del settore.

**a) Navi addette ai servizi di bunkeraggio e rifornimento di acqua in rada e navi che effettuano giri di bussola in rada:**

Per l'effettuazione, in rada, dei giri di bussola e delle operazioni, i rada, di bunkeraggio, rifornimento acqua, allibo, le navi/bettoline interessate potranno essere autorizzate dalla Capitaneria di Porto di Livorno, a mezzo VHF, ad attraversare il settore di entrata/uscita, di massima, purchè le operazioni vengano concordate via radio con la stazione Piloti del porto.

**b) Condizioni avverse:**

In caso di condizioni meteorologiche particolarmente avverse che non consentono di osservare pienamente il presente Regolamento questa Autorità Marittima si riserva la facoltà di poter autorizzare le deroghe ritenute più opportune.

**c) Presenza Pilota sulle navi:**

Le navi in entrata/uscita, con il pilota a bordo, sono autorizzate ad effettuare l'attraversamento del settore di entrata/uscita, dopo aver informato la Centrale Operativa della Capitaneria di Porto ed alle condizioni di cui ai primi tre incisi del presente articolo.

## **Capo II**

### **Disposizioni sull'entrata/uscita del naviglio da pesca e da diporto**

#### **Articolo 87**

Il naviglio da pesca e quello da diporto in entrata o in uscita dal porto di Livorno deve – se le condizioni meteomarine lo consentono – utilizzare la bocca esistente tra la diga della Vegliaia e la Punta dei Cavalleggeri.

Qualora il pescaggio di dette unità non consentisse tale utilizzazione, esse possono manovrare attraverso la bocca sud secondo le disposizioni contenute nel presente Capo.

#### **Articolo 88**

Le unità da pesca e quelle da diporto devono, sia in uscita che in entrata, sia dalla bocca tra la diga della Vegliaia e la punta dei Cavalleggeri, sia dalla bocca sud, navigare nella fascia di mare compresa tra il Molo di Difesa del Nuovo bacino ed i segnalamenti luminosi (1912 – 1913 – 1914 E.F.) esistenti nell'avamporto, mantenendosi, per quanto possibile, sotto quest'ultimi.

#### **Articolo 89**

Il naviglio da pesca e quello da diporto con pescaggio superiore a due metri in uscita dal porto, giunto all'altezza del segnalamento 1912 E.F., deve dirigere per passare a sud/est della linea congiungente i punti "A" e "B" sotto indicati:

- A) 43° 32'.25 N – 10° 17'.20 E posizionato a circa 100 metri a nord del fanale a lampi verdi ubicato sul lato di ponente della diga della Vegliaia;
- B) 43° 32'.4 N – 10° 17'.5 E individuato dal segnalamento posto più a sud nell'avamporto (fanali a lampi verdi nr. 1912 Elenco Fari e Fanali).

#### **Articolo 90**

Le unità da pesca e quelle da diporto che, per ragioni del loro pescaggio (superiore a metri due), debbono utilizzare in ingresso la bocca sud, devono navigare mantenendosi nella fascia di mare indicata al precedente articolo 89 e riprendere poi la rotta di cui al precedente articolo 88.

#### **Articolo 91**

Il naviglio da pesca e quello da diporto che utilizza la bocca sud deve mantenere la destra e porre la massima attenzione alle manovre delle altre navi in entrata od in uscita che, in ogni caso, hanno su di loro la precedenza.

#### **Articolo 92**

E' consentito al naviglio da pesca e a quello da diporto, diretti o provenienti dal settore nord del porto di Livorno, di utilizzare la bocca nord. Detto naviglio deve navigare il più possibile (compatibilmente con il proprio pescaggio) alle dighe, Meloria e Curvilinea e, quindi, perpendicolarmente a quest'ultima per entrare od uscire dal porto Mediceo.

Durante l'intera manovra i conduttori devono prestare la massima attenzione a che non siano in corso manovre da parte di navi commerciali che, in ogni caso, non applicandosi il "Regolamento per evitare gli abbordi in mare", hanno sempre la precedenza.

**Capo III**  
**Disposizioni per l'arrivo e la partenza delle navi traghetto**

**Articolo 93**

I comandanti delle navi traghetto, operanti in questo porto, all'arrivo e alla partenza, devono garantire, mediante dichiarazione resa con il modello A e B annessi, che:

- a) la nave è giunta in perfette condizioni di sicurezza, per aver effettuato, prima dello sbarco degli automezzi e autovetture, opportuni controlli atti ad accertare che lo stivaggio ed il rizzaggio delle merci autotrasportate è rimasto integro fino all'attracco in banchina;
- b) la nave è pronta a partire in perfette condizioni di sicurezza per aver effettuato i controlli atti a verificare che siano state adottate le misure e presi i provvedimenti disposti dalle norme in premessa citate, con particolare riguardo allo stivaggio e rizzaggio delle merci e degli automezzi, nonché alla chiusura stagna dei portelloni e di ogni altra apertura di cui durante la navigazione sia prevista la chiusura. Le due dichiarazioni devono essere presentate, unitamente a quelle previste dall'articolo 179 del Codice della Navigazione, pena il diniego delle spedizioni.

Annesso "A"

**ALLA CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO**

Io sottoscritto ....., Comandante della nave  
..... bandiera ..... in arrivo al porto di Livorno il giorno  
..... alle ore ..... proveniente da .....

**DICHIARA**

che la nave da me comandata, convenientemente armata ed equipaggiata, atta all'impiego al quale è destinata, è stata convenientemente caricata e stivata.

La stessa risponde, altresì ai seguenti requisiti:

- immersione regolare nel rispetto della marca di bordo libero;
  - immersione a prora .....
  - immersione a poppa .....
  - immersione media .....
- regolare assetto trasversale e longitudinale;
  - sbandamento (gradi e lato) .....
- regolare stivaggio e rizzaggio dei veicoli;
- rispetto del piano di carico secondo le istruzioni sulla stabilità della nave;
- inesistenza di merci pericolose a bordo non autorizzate dalla Autorità Marittima.

Livorno, .....

**in fede**  
**IL COMANDANTE DELLA NAVE**

\_\_\_\_\_  
**(timbro e firma)**

**VISTO:**

.....

**ALLA CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO**

Io sottoscritto ....., Comandante della nave  
..... bandiera ..... in partenza dal porto di Livorno il giorno  
..... alle ore ..... proveniente da .....

**DICHIARA**

che la nave da me comandata, convenientemente armata ed equipaggiata, atta all'impiego al quale è destinata, è stata convenientemente caricata e stivata.

La stessa risponde, altresì ai seguenti requisiti:

- immersione regolare nel rispetto della marca di bordo libero;
  - immersione a prora .....
  - immersione a poppa .....
  - immersione media .....
- regolare assetto trasversale e longitudinale;
  - sbandamento (gradi e lato) .....
- regolare stivaggio e rizzaggio dei veicoli;
- rispetto del piano di carico secondo le istruzioni sulla stabilità della nave;
- inesistenza di merci pericolose a bordo non autorizzate dalla Autorità Marittima.

Mi impegno, prima di lasciare l'ormeggio, alla chiusura stagna e sicura dei portelloni nonché di ogni altra apertura di cui durante la navigazione sia prevista la chiusura, da parte di personale di bordo specializzato.

Livorno, .....

**in fede**  
**IL COMANDANTE DELLA NAVE**

\_\_\_\_\_  
**(timbro e firma)**

**VISTO:**

.....

## **Capo IV**

### **Zone e settori di ancoraggio**

#### **Articolo 94**

##### **Navi alla fonda – Generalità**

Tutte le navi che danno fondo nelle acque della rada di Livorno si debbono attenere alle norme della Colreg 72 ed alle raccomandazioni IMO per la tenuta della guardia, ed in particolare, debbono mantenere una guardia continua di navigazione con macchine pronte ed in assetto di manovra.

#### **Articolo 95**

##### **Punto di fonda per operazioni di allibo navi con esplosivi**

Salvo casi di comprovata necessità ed urgenza, nessuna operazione di sbarco, imbarco, trasporto e transito di merci classificate come esplosivi potrà essere effettuata nelle banchine del porto di Livorno.

Di regola, le navi in arrivo con munizioni ed esplosivi debbono rimanere alla ruota sulle ancore in posizione:

*Punto "A"                      Lat.    43° 36'.7 Nord  
                                     Long. 10° 14'.5 Est  
                                     Rilev. 150 del Faro di Livorno (I.I.1896), dist. 4.8 miglia*

La Capitaneria di Porto si riserva la possibilità di variare la posizione di cui sopra, sulla base del pescaggio dell'unità, delle operazioni previste, ecc.

#### **Articolo 96**

##### **Punto di fonda per operazioni di allibo e bunkeraggio in rada**

Le operazioni di allibo e di bunkeraggio nella rada del porto di Livorno devono essere effettuate con le prescrizioni di cui all'Ordinanza nr. 89/92 del 2 giugno 1992 nei seguenti punti di fonda:

(a) – Per navi di lunghezza f.t. inferiori od uguali a 150 metri:

*Punto "B"                      Lat.    43° 32'.75 Nord  
                                     Long. 10° 14'.9 Est  
                                     Rilev. 095 del Faro di Livorno , dist. 2.0 miglia*

*Punto "C"                      Lat.    43° 30'.7 Nord  
                                     Long. 10° 16'.8 Est  
                                     Rilev. 020 del Faro di Livorno , dist. 2.0 miglia*

(b) – Per navi di lunghezza f.t. superiori a 150 metri:

*Punto "D"                      Lat.    43° 29'.5 Nord  
                                     Long. 10° 16'.2 Est  
                                     Rilev. 020 del Faro di Livorno , dist. 3.3 miglia*

La Capitaneria di Porto si riserva la possibilità di variare la posizione di cui sopra, sulla base del pescaggio dell'unità, delle condimeteo marine, ecc.

### **Articolo 97**

#### **Punto di fonda per operazioni di allibo di navi gasiere di lunghezza f.t. superiore ai 200 metri**

Le operazioni di allibo nella rada del porto di Livorno di navi gasiere anche di grandi proporzioni, devono essere effettuate con le prescrizioni di cui all'Ordinanza del Capo del Compartimento Marittimo di Livorno nr. 118/92 del 22 giugno 1992 nel seguente punto di fonda:

*Punto "E"*                      *Lat. 43° 28'.65 Nord*  
                                      *Long. 10° 16'.8 Est*  
                                      *Rilev. 010 del Faro di Livorno , dist. 4.0 miglia*

La Capitaneria di Porto si riserva la possibilità di variare la posizione di cui sopra, sulla base del pescaggio dell'unità, delle condimeteo marine, delle specifiche operazioni previste, ecc.

### **Articolo 98**

#### **Punto di fonda per operazioni di allibo di navi/gasiere di lunghezza f.t. inferiore ai 200 metri**

Le operazioni di allibo di navi cisterne con prodotti petroliferi nella rada del porto di Livorno devono essere effettuate con le prescrizioni di cui all'Ordinanza del Capo del Compartimento Marittimo di Livorno nr. 118/92 del 22 giugno 1992 nelle zone di fonda di cui al precedente articolo 97.

Le operazioni di allibo di navi gasiere di medie dimensioni nella rada del porto di Livorno devono essere effettuate con le prescrizioni di cui all'Ordinanza del Capo del Compartimento Marittimo di Livorno nr. 118/92 del 22 giugno 1992 nella zona di fonda sottoriportata:

|                                       |                        |
|---------------------------------------|------------------------|
| <i>zona compresa fra i paralleli:</i> | <i>43° 29'. 5 Nord</i> |
|                                       | <i>43° 30'. 0 Nord</i> |
| <i>ed i meridiani</i>                 | <i>10° 17'. 0 Est</i>  |
|                                       | <i>10° 17'. 5 Est</i>  |

La Capitaneria di Porto si riserva la possibilità di variare la posizione di cui sopra, sulla base del pescaggio dell'unità, delle condimeteo marine, delle specifiche operazioni previste, ecc.

### **Articolo 99**

#### **Ancoraggio delle navi cisterna nella rada di Livorno**

Le navi cisterna *che non abbiano in previsione operazioni commerciali nel porto e/o nella rada di Livorno* e trasportano o hanno trasportato idrocarburi (così come definiti dalla SOLAS 74/78 e dalla MARPOL 73/78) e le navi cisterna che trasportano o hanno trasportato "sostanze liquide nocive" e "prodotti chimici liquidi pericolosi" possono sostare nella rada di Livorno alle seguenti condizioni:

- a. siano degasificate o inertizzate secondo la normativa vigente relativa alla stazza, anno di costruzione e conforme alla documentazione di sicurezza dell'unità.  
Tale condizione dovrà essere dichiarata e mantenuta durante tutto il periodo di sosta; l'Autorità Marittima si riserva di far verificare, a mezzo di propri tecnici, la sussistenza della predetta condizione.
- b. siano in possesso di tutti documenti relativi alla sicurezza in regolare corsi di validità previsti dalla SOLAS 74/78 o Legge 616/62 e di quelli relativi alla prevenzione dell'inquinamento previsti dalla MARPOL 73/78 ed assicurativi previsti dalle Convenzioni di Bruxelles (CLC 69 e FUND 71).

c. abbiano inviato alla Capitaneria di Porto di Livorno la comunicazione prevista dalla Direttiva CEE 79/116.

L'autorizzazione all'ancoraggio si intende concessa automaticamente alla ricezione della comunicazione di cui sopra.

### **Articolo 100** **Ancoraggio e sosta delle navi cisterna**

Tutte le navi cisterna che intendono sostare nella rada di Livorno devono richiedere esplicita autorizzazione alla Capitaneria di Porto di Livorno tramite il proprio Raccomandatario od in caso fortuita o forzosa, tramite la Centrale Operativa della Capitaneria di Porto (Can 16/VHF).

Tale autorizzazione sarà concessa a seguito della sussistenza delle condizioni di sicurezza di cui al precedente articolo 99, comunicate dal Comandante della nave cisterna e che la Capitaneria di Porto si riserva di verificare con una visita di controllo, a campione, da eseguirsi da parte di apposita commissione così composta:

- un Ufficiale della Capitaneria di Porto
- il Perito chimico del porto
- un funzionario tecnico del Registro Italiano Navale.

## **TITOLO VII** **DISPOSIZIONI DI SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E PORTUALE**

### **Capo I** **Pesatura dei semirimorchi**

#### **Articolo 101** **Automezzi pesanti**

Per "automezzi pesanti", soggetti al fine del rizzaggio e derizzaggio alla disciplina prevista dalla Circolare nr. 97 del 9 maggio 1989 del Ministero Marina Mercantile, debbono intendersi quelli di peso complessivo superiore a 35 quintali.

#### **Articolo 102** **Pesatura dei semirimorchi**

Fermi restando i doveri del Comandante della nave prima della partenza (articolo 297 Cod. Navig.), nell'ambito del porto di Livorno l'imbarco sulle navi traghetto degli automezzi commerciali e/o industriali carichi, nonché dei relativi rimorchi o semirimorchi carichi è consentito previa presentazione al Comando di bordo di un certificato rilasciato non oltre 24 ore prima dell'imbarco da una pesa pubblica o privata, purchè in regola con le certificazioni rilasciate dall'Ufficio Metrico del Comune, dal quale sia possibile valutare le condizioni di carico del mezzo stesso.

#### **Articolo 103** **Esenzioni**

Sono esentati dall'obbligo di cui sopra, fatta salva la facoltà di procedere a verifiche, gli automezzi commerciali e/o industriali, nonché i relativi rimorchi o semirimorchi, recanti carichi omogenei delle sottoelencate merci:

\*collettame

\*mezzi gommati per uso privato o da lavoro (autovetture, furgoni, camioncini, trattori agricoli ed industriali, fork – lifts, escavatrici ecc.)

- \*prodotti liquidi (alimentari ed industriali) trasportati da autotreni/autoarticolati cisterna o trasportati in bottiglie, cartoni, lattine, taniche o fusti
- \*derrate alimentari refrigerate trasportate da veicoli industriali frigoriferi o isotermitici
- \*elettrodomestici
- \*manufatti in plastica.

## **Articolo 104**

### **Riserve**

L'Autorità Marittima si riserva la facoltà di autorizzare l'imbarco di particolari carichi in deroga a quanto disposto dall'articolo 102, con le verifiche e le prescrizioni del caso.

## **Capo II**

### **Norme per il trasporto di autoveicoli su navi traghetto**

## **Articolo 105**

### **Definizioni**

Per "autoveicoli" e "locale autorimessa" si intendono le autovetture e qualsiasi locale chiuso così come definiti ai punti "n" ed "o" dell'articolo 2 del presente Regolamento.

## **Articolo 106**

### **Campo di applicazione**

Il presente Capo si applica alle navi mercantili italiane e straniere, da passeggeri o da carico, che intendono imbarcare nel porto di Livorno autoveicoli aventi nel loro serbatoio il combustibile necessario alla loro propulsione sia esso benzina, nafta, gas di petrolio o metano, alcool.

Gli autoveicoli con serbatoi non contenenti combustibile per il motore e le autovetture a propulsione elettrica non sono soggetti alle presenti norme, in questi casi il comando di bordo dovrà accertare che:

- a. il serbatoio sia completamente vuoto di combustibile per il motore
- b. i morsetti della batteria siano staccati ed isolati.

## **Articolo 107**

### **Idoneità della nave**

Le navi di cui al precedente articolo:

- a. se costruite anteriormente al 1° settembre 1984 di bandiera italiana devono essere munite dell'attestazione di idoneità al trasporto autoveicoli rilasciata dal Registri Italiano Navale, sulla base delle disposizioni contenute nella Circolare serie III nr. 2 del 21 agosto 1967, Titolo "Polizia della Navigazione" del Ministero della Marina Mercantile e successivi aggiornamenti.
- b. se di bandiera straniera, dovranno presentare, preventivamente alle operazioni commerciali, dichiarazione dello Stato di bandiera attestante la conformità della nave alle norme SOLAS 74/81 (Capo II – 2).
- c. se costruite il, o dopo il 1° settembre 1984, di bandiera italiana, in conseguenza della applicazione degli emendamenti 81 ed 83, debbono essere munite dell'attestato previsto dalla Circolare serie III nr. 2 predetta, per l'applicazione degli articoli di questa citati nella Circolare serie III nr. 72 - prot. 3101658 in data 23 giugno 1986.
- d. se costruite il, o dopo il 1° settembre 1984 e non siano iscritte nei Registri di un paese che non abbia aderito alla SOLAS 74, oppure risulti sprovvista dei documenti di cui ai precedenti

comma, dovrà esserne accertata l'idoneità da parte del Registro Italiano Navale, per il rilascio del documento di cui al punto a.

### **Articolo 108**

#### **Imbarco, sbarco e trasporto degli autoveicoli**

- 1 Gli autoveicoli debbono essere sistemati a bordo conformemente a quanto previsto dalle certificazioni di cui al precedente articolo di questo Capo.
- 2 A cura e sotto la responsabilità del Comandante della nave debbono essere osservate le seguenti prescrizioni:
  - a) prima dell'imbarco a bordo deve essere accertato che non vi siano perdite di combustibile dal serbatoio per il motore;
  - b) gli autoveicoli debbono essere scontrati e rizzati in modo ritenuto sicuro dal Comandante della nave;
  - c) intorno ad ogni autoveicolo deve essere lasciato uno spazio libero sufficiente a consentire l'agevole passaggio di una persona;
  - d) devono essere lasciati liberi i passaggi di disimpegno e le zone prospicienti i mezzi antincendio; a tal fine dovranno essere chiaramente individuate, a mezzo segnalazione di colore giallo, su ogni ponte le zone che debbono essere lasciate libere;
  - e) durante la permanenza a bordo degli autoveicoli, i tergicristalli e gli altri impianti alimentati elettricamente debbono essere fermi o spenti; inoltre le chiavette di accensione non devono restare inserite nel cruscotto;
  - f) nessun genere di lavoro e di riparazione deve essere effettuato agli autoveicoli durante la loro permanenza a bordo né durante la fase di manovra degli stessi;
  - g) durante l'imbarco, la permanenza a bordo e lo sbarco degli autoveicoli è vietato fumare ed eseguire lavori che comportino l'uso di fiamma libera e sorgenti di ignizione, sia nei locali autoveicoli che nelle zone scoperte di ponte su cui essi sono sistemati;
  - h) il motore degli autoveicoli deve essere tenuto acceso solo per il tempo strettamente necessario alle operazioni d'imbarco e sbarco;
  - i) le operazioni d'imbarco e sbarco devono essere sospese in caso di avaria agli impianti di ventilazione delle autorimesse;
  - j) è vietata la permanenza delle persone all'interno degli autoveicoli situati nei "locali autoveicoli", durante la navigazione;
  - k) le operazioni d'imbarco e sbarco debbono avvenire con la massima cura onde evitare incidenti di qualsiasi natura; le prescrizioni di cui ai punti e – g – h – j debbono essere portati a conoscenza degli interessati a mezzo di appositi cartelli segnaletici sistemati a bordo della nave in maniera visibile.

### **Articolo 109**

#### **Prescrizioni aggiuntive per gli autoveicoli con motore a gas di petrolio liquefatto o metano**

1. Fermo restando quanto indicato nel punto 1 del precedente articolo, gli autoveicoli con motore alimentato a gas o metano devono essere sistemati in un'unica zona predeterminata dal Comandante ed adeguatamente separata e segnalata.
2. In tale zona debbono essere previste – indipendentemente da quanto previsto dalla Reg. 37.1.4.1., Cap.II – 2, Solas 1974/83 – frequenti ronde al fine di verificare che non vi siano fuoriuscite di gas dai serbatoi, utilizzando – nei locali autoveicoli – apparecchi portatili di rilevazione gas, riconosciuti idonei dal R.I.Na, per le navi indicate in 3.a, 3.c, 3.d o dalla Amministrazione di bandiera per le navi indicate in 3.b.
3. L'impianto di alimentazione degli autoveicoli di cui sopra deve essere realizzato secondo le vigenti norme emanate in materia dal Ministero dei Trasporti. Tale rispondenza deve risultare debitamente certificata nel libretto di circolazione degli autoveicoli stessi.

4. A cura del comando di bordo, nelle zone predestinate per la sistemazione degli autoveicoli con motore alimentato a gas o metano, dovrà essere sistemata, ben visibile, apposita segnaletica che renda obbligatorio ai conducenti degli autoveicoli di cui sopra di chiudere, durante la permanenza degli autoveicoli a bordo, le valvole d'intercettazione degli impianti a GPL o GNL.

L'Ufficiale di bordo preposto al carico dovrà accertare la puntuale osservanza delle direttive sopra menzionate.

### **Articolo 110**

#### **Controlli**

Prima di lasciare l'ormeggio tutte le navi ed in particolare le navi traghetto, devono provvedere a chiudere in modo stagno e sicuro tutti i portelloni, nonché ogni altra eventuale apertura di cui durante la navigazione sia prevista esplicitamente la chiusura.

### **Capo III**

## **Disposizioni generali sulla navigazione e sulle manovre in acque portuali**

### **Articolo 111**

Prima di intraprendere la manovra di ormeggio/disormeggio sarà cura del comandante della nave di concordare con il pilota del porto i servizi portuali e di procedere alla manovra solo in caso di effettiva disponibilità degli stessi.

I piloti dovranno evitare manovre contemporanee nella stessa zona portuale ove ciò possa comportare una certa pericolosità.

### **Articolo 112**

I rimorchiatori dovranno avvicinarsi per ricevere il cavo, solo nel momento in cui sia espressamente richiesta tale operazione da parte del comando della nave.

Particolare attenzione a questa norma deve essere prestata quando le manovre vengano effettuate in condizioni meteorologiche avverse.

Le manovre di cui sopra dovranno essere effettuate nel rispetto delle norme di seguito specificate:

1. I rimorchiatori in attesa della nave debbono disporsi in modo da non intralciarne la rotta e debbono mantenersi a distanza prudenziale fino a quando questa non abbia ridotto la velocità al limite di sicurezza.
2. Il cavo di rimorchio di prora delle navi in arrivo non dovrà essere preso dal rimorchiatore tramite la gaffa, bensì servendosi sempre della sagola.
3. Dovendosi dare più di un cavo da rimorchio allo stesso rimorchiatore, per la sicurezza dell'operazione, ogni cavo dovrà essere filato dallo stesso passacavi, eccezion fatta per le manovre nel bacino del Mandraccio e per l'ingresso nel bacino di carenaggio del cantiere ex – L.Orlando.
4. Qualora si rendesse necessario l'uso della bozza, il rimorchiatore dovrà averne preavviso.
5. Dopo la partenza, prima che la nave proceda a manovre che possono mettere in difficoltà il rimorchiatore od i rimorchiatori di poppa, il pilota dovrà accertarsi che l'ordine di mollare il cavo sia stato eseguito.
6. Durante le operazioni di rimorchio, i rimorchiatori dovranno tenere in funzione l'apparato VHF e seguire le direttive di cui al capo II, titolo IV del presente Regolamento. Nelle comunicazioni VHF fra nave e rimorchiatore dovrà essere premesso sempre il nome del rimorchiatore al quale è diretto l'ordine, onde evitare equivoci con altre navi e rimorchiatori in manovra. Ai

messaggi ricevuti dovrà essere data conferma, da parte del rimorchiatore sarà sufficiente un fischio. Nella impossibilità di comunicare tramite VHF, il comandante del rimorchiatore dovrà interessarsi per poter quanto meglio ricevere segnalazioni di ordini da parte della nave. I canali di manovra non potranno per nessun motivo essere occupati da conversazioni che non siano strettamente legate ad ordini di manovra.

### **Articolo 113**

I comandanti dei rimorchiatori in tutte le manovre e circostanze nelle quali ravvisano un rischio qualunque per la sicurezza dell'equipaggio, dovranno far mollare tempestivamente il cavo di rimorchio, previa segnalazione di detta operazione alla nave.

Per tutto il tempo in cui il cavo di rimorchio è al gancio del rimorchiatore, l'equipaggio di questo dovrà prestare la massima attenzione e trovarsi sempre fuori dal raggio di azione del cavo stesso.

### **Articolo 114<sup>12</sup>**

Per l'esecuzione delle operazioni/manovre di rimorchio, la scelta della tipologia dei cavi e delle modalità tecniche di impiego spetta al concessionario del servizio, al quale compete la responsabilità primaria di assicurare che le operazioni di rimorchio siano effettuate nelle migliori condizioni di sicurezza per i lavoratori e per la manovra.

È facoltà della Capitaneria di porto disporre l'uso di un particolare tipo di cavo in relazione a specifiche esigenze che si dovessero manifestare per peculiari necessità, sentita la Corporazione Piloti, la Concessionaria del servizio ed il Comando di bordo della nave interessata.

### **Articolo 115**

La motobarca degli ormeggiatori dovrà portarsi sottobordo – sia delle navi che dei rimorchiatori – per prendere/dare il cavo solo dopo avere ricevuto l'autorizzazione ad avvicinarsi da parte del personale di bordo.

### **Articolo 116**

Di norma la nave userà, per tonneggiarsi cavi non d'acciaio. Nel disormeggio, i cavi d'acciaio saranno mollati in fase di alleggerimento degli ormeggi, eccezion fatta per gli usuali "spring".

All'entrata dei bacini di carenaggio le navi dovranno presentarsi con cavi da tonteggio adeguati alla nave ma maneggevoli, pronti ad essere filati alla motobarca degli ormeggiatori.

Gli ormeggiatori dovranno portare sempre il sagolino "heaving line" per meglio eseguire le operazioni di ormeggio. In caso di mancanza del sagolino non verrà dal rimorchiatore passato alcun cavo. L'eventuale secondo cavo non verrà mai passato a terra dal rimorchiatore, ma sarà sganciato al termine della manovra, su ordine della nave.

Durante le ore notturne, in banchine prive di illuminazione, le navi durante la manovra d'accosto dovranno accendere tutte le luci di bordo.

---

<sup>12</sup> Articolo così modificato dall'ordinanza n. 197/2008 del 3.12.2008.

## **TITOLO VIII APPLICABILITA'**

### **Capo I Componente antincendio portuale**

#### **Articolo 117 Regolamento di sicurezza interno**

Ogni Impresa, Deposito e Stabilimento Costiero ha l'obbligo di redigere un "*Regolamento di sicurezza interno*" allo scopo di rendere edotto il personale dipendente ai vari livelli e funzioni, sulle procedure di sicurezza e di emergenza sulla base delle disposizioni di legge in materia antinfortunistica, d'igiene ambientale, sicurezza del lavoro ed antincendio. Tale regolamento deve essere depositato presso la Capitaneria di Porto di Livorno.

#### **Articolo 118 Esercitazioni antincendio**

Questa Capitaneria di Porto, nella sua attività addestrativa antincendio, disporrà l'effettuazione semestrale di una esercitazione antincendio per ogni Deposito/Stabilimento Costiero insistente nell'ambito del canale Industriale e Darsene Petroli allo scopo di verificare la puntuale osservanza delle norme contenute nei rispettivi Regolamenti di Sicurezza interna.

Questa Autorità Marittima si riserva peraltro la possibilità di effettuare annualmente e senza alcun preavviso almeno una esercitazione complessa antincendio ed antinquinamento che coinvolga tutti i Depositi/Stabilimenti Costieri.

#### **Articolo 119 Mezzi e materiali esistenti in porto per le operazioni antincendio**

- a) Distaccamento VV.F. Porto (vedasi la monografia antincendio del porto di Livorno – Ediz. 1992)
- b) Labromare (vedasi la monografia antincendio del porto di Livorno – Ediz. 1992)

### **Capo II DROGHE E LIMITI DI APPLICABILITA'**

#### **Articolo 120 Deroghe**

L'Autorità Marittima si riserva, per casi eccezionali e di comprovata necessità, la facoltà di deroghe in tutto od in parte da quanto stabilito nelle norme del presente regolamento sulla base delle seguenti considerazioni di massima:

1. condimeteo del momento
2. caratteristiche tecniche, costruttive ed evolutive della nave
3. tipologia delle merci trasportate
4. caratteristiche dell'accosto (spazio disponibile, fondali, concomitante presenza di altre navi con merci pericolose ad ormeggi vicini).

Quanto sopra sentito, di volta in volta, il preventivo parere tecnico, a seconda del caso specifico, del:

1. Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime
2. Capo Pilota del porto

3. Servizio Chimico di porto
4. Ispettorato R.I.Na di Livorno
5. Comando Prov.le dei VV.FF.

### **Articolo 121** **Limiti di applicabilità per lunghezza**

L'autorizzazione all'approdo di navi mercantili agli accosti dei Depositi Costieri e degli Stabilimenti insistenti sul demanio marittimo è limitata dai limiti di lunghezza delle banchine in concessione.

Per quanto sopra una nave eccedente tali limiti che approdi agli accosti di cui trattasi, malgrado gli accordi a livello privato presi con i depositi vicini, non potrà invocare l'applicazione a proprio eventuale ed esclusivo vantaggio, di norme del presente Regolamento di cui sarebbe stata beneficiaria nel caso in cui la sua lunghezza rientrasse nei limiti di lunghezza previsti per la banchina in concessione.

### **Articolo 122** **Uso di pontone distanziatore nel Canale Industriale**

L'autorizzazione all'approdo di navi mercantili agli accosti dei Depositi Costieri e degli Stabilimenti insistenti lungo il Canale Industriale è vincolata dai limiti dei pescaggi delle banchine in concessione.

In considerazione del fatto che la profondità del Canale è comunque superiore al tirante d'acqua delle banchine, potrà essere valutata la possibilità di autorizzare, sentito il parere tecnico della Corporazione Piloti, l'uso di idonei distanziatori alle seguenti condizioni:

- a) l'Agente Marittimo che rappresenta la nave deve far pervenire, almeno 48 ore prima del previsto arrivo dell'unità, una domanda in carta legale nella quale, in nome e per conto del Comandante della nave, chiede di poter ormeggiare al pontone distanziatore e dichiara di essere pronto, in qualsiasi momento, a lasciare l'accosto e, a proprie spese, essere ormeggiato ad altra banchina eventualmente disponibile, o tornare in rada;
- b) il responsabile dell'impianto che riceve il prodotto trasportato dalla nave deve dichiarare, a mezzo fax o telex, di aver predisposto idoneo distanziatore nonché le misure di sicurezza necessarie.

In nessun caso, comunque, la nave così autorizzata, potrà utilizzare il pontone distanziatore per un periodo eccedente le 24 ore dal momento in cui la nave è giunta all'accosto, né creare intralcio od ostacolo a movimenti di entrata ed uscita di navi dirette o provenienti da ormeggi a monte dell'accosto cui trattasi.

**Capo III**  
**S A N Z I O N I**

**Articolo 123**  
**Applicabilità**

A tutti gli Agenti di Forza Pubblica ed a chiunque spetti è fatto obbligo di applicare e far applicare il presente Regolamento.

**Articolo 124**  
**Sanzioni a violazioni ed inadempienze alle norme contenute nel presente Regolamento**

I contravventori al presente Regolamento, qualora non si configuri diverso e/o più grave reato saranno puniti ai sensi dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione.

Violazioni delle norme di cui al Titolo VI – Capo I (Disposizioni sull'entrata/uscita delle navi dal porto di Livorno) e delle norme di cui al Titolo VII – Capo II (Norme per il trasporto di autoveicoli su navi traghetto) del presente Regolamento, qualora non configurino diverso e più grave reato, saranno punite a norma dell'articolo 1231 del codice della navigazione ed i contravventori saranno altresì tenuti civilmente e penalmente responsabili dei danni che potessero comunque derivare a persone e/o cose in conseguenza delle trasgressioni commesse.