



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI OLBIA

ORDINANZA N° 51/2019

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario marittimo e Comandante del porto di Olbia:

VISTE le proprie Ordinanze:

- n° 80/2017 in data 5 dicembre 2018 che regola il movimento e lo stazionamento del naviglio all'interno del porto e della rada di Olbia;
- n° 66/2014 in data 17 dicembre 2014 e ss.mm. e ii. che ha disciplinato l'utilizzo del sistema di gestione portuale PMIS2 nel porto di Olbia;
- n° 35/2017 in data 3 giugno 2017 che disciplina il transito delle unità da diporto presso gli accosti del porto Vecchio di Olbia;

VISTA la legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modifiche ed integrazioni e, in particolare l'art. 14, punto 1 che riserva all'Autorità Marittima le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal Codice della Navigazione e dalle leggi speciali, e l'art. 6 punto 4 lettera a) che conferisce all'Autorità di sistema portuale tra l'altro, i compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali e dei servizi portuali;

VISTA la legge n. 1085/77 in data 27 dicembre 1977 di ratifica ed esecuzione della Convenzione COL.REG. 72 (Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare);

VISTO il Regolamento Locale di Pilotaggio per il Porto di Olbia, approvato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 3 maggio 2016 così come modificato con Decreto in data 8 ottobre 2018 ed in particolare l'articolo 2 "*Zona di obbligatorietà*";

VISTA la Convenzione SOLAS 74/83, come emendata, ed in particolare il Capitolo X – regola 1 – comma 3 rubricato: "Definizione di High Speed Craft – HSC";

VISTO il Decreto Legislativo 19 agosto 2005 n° 196 (Attuazione della Direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema di monitoraggio e di informazione sul traffico navale), come modificato dal decreto Legislativo 16 febbraio 2011, n. 18 (Attuazione della Direttiva 2009/17/CE concernente la modifica della Direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione) ed in particolare l'art. 4, comma 1, che prevede particolari oneri di comunicazione a carico dell'armatore, del proprietario, della

compagnia, dell'agente o del comandante della nave diretta verso un porto nazionale;

- VISTO** in particolare l'art. 4, comma 1, del citato D.Lgs. n° 196/2005, come modificato che prevede particolari oneri di comunicazione a carico dell'armatore, del proprietario, della compagnia, dell'agente o del comandante della nave diretta verso un porto nazionale;
- VISTA** la propria Ordinanza n° 21/2012 in data 3 maggio 2012 che, in relazione al Decreto Interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 2 marzo 2012, ha ridefinito i limiti di distanza dal perimetro esterno dei confini a Nord dell'area naturale Marina Protetta "*Tavolara – Punta Coda Cavallo*" per le sole unità in navigazione da/per il porto di Olbia, da/per il vicino scalo di Golfo Aranci e da/per i punti di fonda preventivamente autorizzati;
- VISTA** la Circolare "*SSN aggiornamento 13*" prot. n° 6945 in data 21.01.2016 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto con la quale è stato comunicato che la versione 3 del *Sea Safe Net* nazionale ha superato con esito positivo i test dell'Agenzia europea EMSA;
- VISTO** il Dispaccio n° 24938 in data 01.03.2016 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto con cui è stata comunicata l'entrata in produzione del sistema *Safe Sea Net 3 (SSN3)* per il porto di Olbia;
- VISTO** il foglio n° 8318 in data 18 luglio 2016 dell'Istituto Idrografico della Marina Militare con il quale sono state rappresentate talune difformità riportate sulle carte nautiche n° 318 Ed. 2003 (Datum WGS 84) e n° 322 Ed. 1994 (Datum WGS 84);
- VISTA** la nota n° 14486 in data 24 maggio 2018 del 16° M.R.S.C. Olbia con la quale sono stati forniti utili elementi informativi in merito alle difformità sopra richiamate, facendo riserva di comunicare le eventuali modifiche da apportare alla propria Ordinanza n° 80/2017 in considerazione degli ulteriori accertamenti esperiti in merito alla presenza e relativa funzionalità dei cavi sottomarini presenti all'interno del Golfo e della Rada di Olbia;
- VISTO** il foglio n° 7867 in data 3 luglio 2018 dell'Istituto Idrografico della Marina Militare con il quale ha richiesto di voler comunicare le coordinate geografiche GPS dei punti della condotta sottomarina Porto Legnaiolo – Base Nato dell'Isola di Tavolara;
- VISTO** l'OPSUB REPORT n° 06/2019 del in data 17.04.2019 con il quale il 4° Nucleo Operatori Subacquei di Cagliari ha relazionato in merito agli esiti di apposite immersioni tese a rilevare l'eventuale presenza di un cavo coassiale sottomarino all'interno del porto di Olbia e nel tratto di mare antistante la località Pittulongu così come, allo stato dell'arte, riportato nelle carte nautiche n° 318 e 322, senza riportare evidenti elementi oggettivi che possano confermare la presenza del suddetto cavo;

VISTO il Decreto Legislativo 1° agosto 2003, n° 259 rubricato “*Codice della Comunicazioni elettroniche*”;

RITENUTO necessario di rivedere ed armonizzare gli atti ordinativi sopra richiamati in modo da regolamentare in un corpo unico normativo il movimento e lo stazionamento del naviglio all'interno del porto e della rada di Olbia, in relazione alle modifiche delle zone di divieto di ancoraggio e pesca in prossimità dei cavi sottomarini presenti all'interno del Golfo e della Rada di Olbia, introducendo inoltre, ai fini di sicurezza della navigazione in ambito portuale ed a tutela dell'ambiente marino e costiero, specifici obblighi per le unità che intendono dare fondo all'interno del porto di Olbia e/o in navigazione all'interno dello stesso;

PRESO ATTO delle funzionalità strettamente connesse all'operatività del porto di Olbia delle due zone di fonda “*ALFA*” e “*BRAVO*”, individuate all'interno del Golfo di Olbia e del Golfo degli Aranci così come riportate sulle carte nautiche e sul portolano della zona;

RITENUTO opportuno in ragione di tale funzionalità mantenere l'attuale assetto operativo della gestione dei punti di fonda “*ALFA*” e “*BRAVO*” mantenendo in capo alla Sala operativa della Capitaneria di Porto di Olbia l'assegnazione dei predetti punti alle navi che intendano dar fondo in tali zone;

RITENUTO opportuno riproporre nel presente strumento ordinativo gli stessi limiti operativi di navigazione per le unità in fase di avvicinamento ed allontanamento dal porto di Olbia, già previsti nella precedente Ordinanza n° 80/2017;

VISTI gli articoli 17, 30, 62, 63 e 81 del Codice della Navigazione e gli articoli 59, 62 e 63 del relativo Regolamento di Esecuzione.

VISTI gli atti di Ufficio.

ORDINA

CAPITOLO PRIMO GENERALITÀ

Articolo 1 (Oggetto del provvedimento ordinativo)

La presente Ordinanza regola il movimento e lo stazionamento del naviglio all'interno del porto e della rada di Olbia.

Articolo 2 (Ambito del porto)

1. Il complesso portuale di Olbia è costituito dagli specchi d'acqua, i moli, le banchine e le zone di demanio marittimo che si trovano ad Ovest del meridiano passante per il faro di Isola Bocca.

2. All'interno del porto si considerano:

a) Canaletta di accesso al Porto di Olbia

il tratto di mare di lunghezza di circa 1,1 miglia compreso tra l'allineamento delle mede E.F. 1177 e 1183 (serie verde) e l'allineamento delle mede E.F. 1178 e 1184 (serie rossa).

b) Canaletta di accesso al Porto Vecchio

il tratto di mare compreso tra la congiungente dei segnalamenti E.F. 1203 – 1213 (Serie Verde) e la congiungente dei segnalamenti E.F. 1206 – 1208 – 1212 – 1215 (Serie Rossa).

c) Bacino di evoluzione

lo specchio acqueo antistante gli ormeggi dell'Isola Bianca, sino alle mede E.F. 1183 (verde) e 1184 (rossa).

CAPITOLO SECONDO

DEFINIZIONE DEI LIMITI DELLA RADA, DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE DELLE UNITÀ CHE APPRODANO NELLA RADA E NEL PORTO DI OLBIA

Articolo 3

(Definizione dei limiti della rada di Olbia)

La rada di Olbia è delimitata dalla costa del Golfo di Olbia e dalle congiungenti dei seguenti punti cospicui: da P.ta Bados (prospiciente la secca dei Porri) per Rlv 072° fino ad intersecare la congiungente Capo Figari – P.ta Timone e da P.ta Timone a Capo Ceraso.

Articolo 4

(Schema di separazione del traffico)

Nell'ambito della rada vige il seguente schema di separazione per le navi dirette o provenienti dal porto di Olbia:

1. In entrata nel porto di Olbia

il canale delimitato a Nord dalla congiungente i seguenti punti:

A. Lat. 40°57'06"N - Long. 009°37'30"E

B. Lat. 40°57'42"N - Long. 009°39'54"E

ed a Sud dalla congiungente i seguenti punti:

C. Lat. 40°56'30"N - Long. 009°37'30"E

D. Lat. 40°57'06"N - Long. 009°39'54"E

2. In uscita dal porto di Olbia

il canale delimitato a Nord dalla congiungente i punti C) e D) di cui al comma 1) ed a sud dalla congiungente i seguenti punti:

E. Lat. 40°56'00"N - Long. 009°37'30"E

F. Lat. 40°56'36"N - Long. 009°39'54"E

3. All'interno delle suddette corsie di separazione del traffico vigono le disposizioni di cui all'art.10 del "Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare" (COLREG), e sono vietati la sosta, l'ancoraggio, la pesca o ogni altro tipo di attività. L'ingresso nella corsia dovrà avvenire, compatibilmente con il traffico presente in zona in

corrispondenza della sua mezzeria.

4. La zona di mare a sud dell'allineamento dei suddetti punti E) e F) è considerata zona di traffico costiero.
5. Le imbarcazioni da diporto, da pesca e le navi di piccole dimensioni in genere che devono transitare nel Golfo di Olbia non devono creare intralcio al transito in sicurezza delle navi mercantili che seguono le corsie di traffico e devono navigare, per quanto possibile, all'interno delle zone di traffico costiero di cui al punto 4. Eventuali attraversamenti dello schema di separazione dovranno essere effettuati con rotte perpendicolari alla direzione del flusso di traffico e con velocità tale da impegnare i canali stessi il minimo tempo possibile.

Articolo 5 **(Zone di ancoraggio, modalità di accesso e norme per la sosta)**

1. All'interno della rada di Olbia, così come definita all'articolo 3, è vietato l'ancoraggio e la sosta delle navi al di fuori del settore circolare ricompreso all'interno della zona di ancoraggio denominata Bravo, in parte insistente nella rada di Golfo degli Aranci, di seguito indicata:

Zona Bravo

centrata nel punto di coordinate Lat. 40°57.6' N, Long. 009°36.3' E, con raggio 700 metri

2. L'assegnazione dei punti di fonda all'interno dell'intera zona **Bravo** di cui al punto 1 ovvero all'interno della zona **Alfa** di raggio 600 metri centrata nel punto di coordinate Lat. 40°58.6' N e Long. 009°36.2' E, ricadente interamente nel Golfo degli Aranci e quindi nell'ambito di giurisdizione dell'Autorità Marittima di Golfo Aranci, è gestita dalla Sala operativa della Capitaneria di Porto di Olbia.
3. Le navi che intendano dare fondo nelle suddette zone, dovranno pertanto richiedere la preventiva autorizzazione via radio su canale 16 VHF alla Capitaneria di Porto di Olbia comunicando nel contempo le seguenti informazioni:

a) al momento dell'arrivo:

1. nome della nave;
2. bandiera;
3. nominativo internazionale;
4. numero IMO (se assegnato);
5. tipo di nave;
6. natura del carico;
7. porto di provenienza;
8. motivo della sosta.

b) al momento della partenza:

1. ora di partenza;
2. porto di destinazione.

4. Le navi dirette verso le zone di fonda o che si allontanano da queste dovranno, per quante possibile, uniformarsi ai sensi di traffico di cui allo schema di separazione del traffico di cui al precedente art. 4.
5. Durante la sosta alla fonda le navi dovranno mantenere in funzione ed in perfetta efficienza i servizi, compresa la guardia in plancia.

6. Le navi alla fonda devono effettuare ascolto continuo in VHF sul canale 16 informando la sala operativa della Capitaneria di Porto di Olbia di qualsiasi evento straordinario che possa pregiudicare la sicurezza della navigazione e/o costituire pericolo per l'ambiente marino.
7. La messa in mare di imbarcazioni di salvataggio o di servizio deve essere autorizzata, tramite richiesta via VHF canale 16, dalla sala operativa della Capitaneria di Porto di Olbia.

Articolo 6 **(Divieti di ancoraggio e pesca)**

L'ancoraggio e la pesca sono vietati nei seguenti punti di approdo di cavi sottomarini e nelle seguenti zone costiere e di mare territoriale circostanti l'attraversamento di detti cavi:

1. Golfo di Olbia

Punto di approdo del cavo telefonico sottomarino:

Lat.40° 56.448' N – 009° 34.021' E entro un ¼ di miglio così come riportato sulla carta nautica n° 322 (Datum WGS 84) che collega la Sardegna (località Vecchie Saline/Pittulongu) con la penisola italiana.

2. Golfo di Olbia (ingresso del porto di Olbia)

Punti di approdo del cavo elettrico di alimentazione del Faro di Isola Bocca (ingresso porto di Olbia)

- Faro Isola Bocca (Olbia) n°1170 E.F.
- Punta Capo del Caprile Lat. 40°55'01"N - Long. 009°34'04"E.
- Zona di mare mt 500 a cavallo dell'allineamento formato predetti punti d'approdo.

3. Complesso del porto di Olbia

1. All'interno del complesso del porto di Olbia, così come definito al precedente articolo 2, ai fini della sicurezza della navigazione e tutela dell'ambiente marino e costiero, è vietato l'ancoraggio di qualsiasi unità navale, senza riguardo a dimensioni o destinazione d'uso, se non preventivamente autorizzato dalla Sala operativa della Capitaneria di porto di Olbia per motivi connessi alla sicurezza della navigazione e/o in caso di condimeteo avverse. Quanto precede non comporta il venir meno dei contenuti dell'articolo 2 della propria Ordinanza n° 35/2017 in premessa citata.
2. All'interno del complesso del porto di Olbia le unità alla fonda, durante la permanenza della sosta, dovranno garantire la presenza a bordo del personale minimo in grado di permettere, in qualsiasi momento, per ragioni connesse alla sicurezza della navigazione e portuale in genere, ovvero su richiesta dell'Autorità Marittima, il movimento in sicurezza dell'unità stessa.

4. Isola di Tavolara

Zona di mare territoriale entro ¼ di miglio lungo la congiungente i seguenti punti (condotta sottomarina Porto Legnaiolo – Base Nato dell'Isola di Tavolara):

Punto	Latitudine	Longitudine
1	40° 54.160' N	009° 38.000' E
2	40° 54.160' N	009° 38.220' E
3	40° 54.300' N	009° 38.950' E
4	40° 54.500' N	009° 40.800' E
5	40° 54.550' N	009° 41.000' E

6	40° 54.750' N	009° 41.620' E
7	40° 55.070' N	009° 43.400' E
8	40° 55.080' N	009° 43.700' E
9	40° 55.150' N	009° 43.850' E

Articolo 7 (Disciplina della Navigazione)

È fatto obbligo a tutte navi di qualsiasi tipologia, superiori alle 50 TSL, in arrivo e partenza dal porto di Olbia di attenersi alle seguenti disposizioni:

1. La canaletta di accesso al Porto di Olbia così come definita all'articolo 2, punto 2 a) può essere impegnata da una sola nave alla volta, ad esclusione di quelle addette ai servizi locali che possono navigare all'esterno della canaletta quando non impedisce dal loro pescaggio. Parimenti possono essere impegnate da una sola nave per volta la canalette di accesso al Porto Vecchio e la zona portuale da/per il molo ex Palmera.
2. Il bacino di evoluzione così come definito all'articolo 2, punto 2 b) può essere impegnato da una sola nave alla volta, a meno che la presenza di favorevoli condizioni meteomarine possa permettere in sicurezza il passaggio di controbordo di due navi, l'una a sinistra e l'altra a dritta della meda EF1186 (serie verde), purché ciò sia consentito dal pescaggio delle navi medesime e la manovra sia stata preventivamente valutata e concordata con i piloti del porto e comunicata alla sala operativa della Capitaneria di Porto. Alle medesime condizioni (presenza di favorevoli condizioni meteomarine e con manovre preventivamente concordate e valutate con i piloti del porto) il bacino di evoluzione può, altresì, essere impegnato da due navi in partenza quando una delle due è in fase di salpamento delle ancore purché sia garantita in ogni momento una adeguata distanza di sicurezza tra le stesse.
3. Il bacino di evoluzione non si considera impegnato quando la nave in manovra, se in arrivo, ha già sgomberato il bacino ed è ormai prossima a "passare i cavi" o ha già dato fondo alle ancore e, se in partenza, ha già oltrepassato la meda EF1186 (serie verde) o non si è ancora del tutto disormeggiata con i cavi.
4. Le navi, come sopra individuate, che già hanno iniziato la manovra di uscita dal porto hanno la precedenza su quelle in entrata. Le navi a propulsione meccanica inferiori alle 50 TSL possono transitare incrociando altre unità lungo le canalette, purché diano in ogni caso precedenza alle unità maggiori e non intralcino la loro navigazione. All'interno del complesso portuale di Olbia così come definito all'articolo 2 punto 1, è vietata la navigazione a vela ad eccezione delle unità utilizzate per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto di cui all'articolo 2 del D. Lgs. 18 luglio 2005, n° 171 e ss.mm. e ii. e/o impiegate nel corso degli esami per il conseguimento delle patenti nautiche.
5. Allo scopo di non arrecare danni a terzi ed ai segnalamenti marittimi le navi di qualsiasi tipologia, superiori alle 50 TSL, dirette nella rada e nel porto di Olbia dovranno nella fase di avvicinamento, adottare le seguenti procedure:
 - a. l'ingresso nella rada di Olbia, corrispondente alla congiungente C° Figari – P.ta Timone dovrà avvenire ad una velocità non superiore a 23 nodi; le navi HSC dovranno disattivare anche le turbine e procedere mantenendosi ad una distanza dalla costa superiore ad 1.5 miglia nautiche fino all'ingresso dello schema di separazione del traffico.
 - b) Tale velocità dovrà essere ridotta gradualmente in modo da non superare nei seguenti punti i limiti sottoindicati:

- 18 nodi all'intersezione del meridiano 009° 39' 54" E: passante per C° Figari (limite est schema di separazione del traffico);
 - 15 nodi all'intersezione del meridiano 009° 38' 30" E;
 - 12 nodi all'intersezione del meridiano 009° 37' 30" E (limite ovest dello schema di separazione del traffico);
 - 10 nodi per le navi HSC, 8 nodi per tutte le altre navi compresi gli aliscafi e i mezzi plananti, in corrispondenza della coppia di mede (EF 1177 -1178) d'ingresso alla canaletta di accesso al porto di Olbia.
- c) Gli aliscafi ed i mezzi plananti dovranno, altresì, assumere navigazione in dislocamento ad un miglio dall'isola Bocca.
6. Parimenti i limiti massimi di velocità consentiti per le navi di qualsiasi tipologia, superiori alle 50 TSL, nonché le specifiche disposizioni applicabili alle unità HSC relativamente alla distanza dalla costa e alla possibilità di attivare le turbine ovvero agli aliscafi ed ai mezzi plananti per la navigazione in dislocamento, di cui al precedente punto 5, si applicano nel senso di navigazione opposta, e quindi in fase di partenza/allontanamento dal porto di Olbia, nella tratta di mare che dalla coppia di mede (EF 1177 -1178) della canaletta di accesso al porto di Olbia conduce all'esterno della rada.
7. All'interno della canaletta di accesso al porto di Olbia di cui all'articolo 2, punto 2 a), la velocità non deve essere superiore a 10 nodi per le unità HSC ed a 8 nodi per tutte le altre navi di qualsiasi tipologia e stazza (e quindi anche per le unità da pesca e per le navi, imbarcazioni e natanti da diporto). In deroga a quanto precede le suddette unità, per comprovate necessità di sicurezza della navigazione correlate alle condizioni presenti all'interno del porto di Olbia, potranno eccedere i limiti di velocità sopra indicati, previa comunicazione tramite canale 11 VHF alla Sala operativa della Capitaneria di porto di Olbia da parte del Comando di bordo e/o del Pilota di servizio.
8. Nei restanti specchi acquei portuali la velocità non dovrà superare i 4 nodi ovvero quella minima di manovra atta a garantire la sicurezza della navigazione in relazione alle caratteristiche dell'unità ed alle condizioni meteo marine in atto, ad eccezione dei mezzi nautici in dotazione ai servizi tecnico nautici (*pilotaggio, ormeggio rimorchio e battellaggio*) del porto di Olbia di cui al vigente Codice della Navigazione ed al relativo Regolamento di esecuzione (*Parte Marittima*).
9. Tutte le unità, fatti salvi i limiti di cui ai precedenti punti 5, 6 e 7, dovranno comunque, procedere a velocità di sicurezza in modo da poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare situazioni di pericolo, tenendo conto delle condizioni del tempo e del traffico.
10. Tutte le navi che navigano all'interno del porto di Olbia, così come definito all'art. 2 punto 1, devono tenere le ancore pronte a dar fondo all'occorrenza. Durante la navigazione in canaletta le navi devono mantenersi al centro della stessa.
11. Lungo tutte le rotte obbligate di accesso al Porto di Olbia, incluse le canalette ed il bacino di evoluzione è fatto assoluto divieto di sosta, ancoraggio e pesca alle unità di ogni tipologia e dimensione, nonché ogni attività di balneazione e di immersione subacquea.

Articolo 8 **(Modalità di approccio delle unità al Punto Pilota)**

Le unità in arrivo nel porto di Olbia, obbligate ad usufruire del servizio di pilotaggio di cui al relativo Regolamento in premessa citato o, che in ogni caso, ne facessero richiesta, hanno l'obbligo di contattare la stazione piloti sul canale 12 VHF per ricevere disposizioni in merito alle modalità per l'imbarco del pilota e, comunque, non potranno impegnare lo specchio acqueo immediatamente prospiciente il meridiano passante ad un miglio a levante dell'Isola Bocca, prima che l'unità precedente, con pilota a bordo, sia già al traverso della predetta Isola.

In ogni caso, la distanza minima tra due unità in fase di imbarco pilota non deve essere inferiore a 0.9 (*zerovirgolanove*) miglia nautiche.

CAPITOLO TERZO **ASCOLTO RADIO, A.I.S. E COMUNICAZIONI ALLA SALA OPERATIVA DELLA** **CAPITANERIA DI PORTO DI OLBIA**

Articolo 9 **(Ascolto radio)**

1. All'interno del complesso del porto di Olbia, così come definito al precedente articolo 2, è fatto obbligo a tutte le unità navali, senza riguardo a dimensioni o destinazione d'uso, qualora dotate di apparato radio, in navigazione e/o alla fonda di mantenere l'ascolto radio continuo sul canale 16/11 VHF.
2. È fatto inoltre obbligo a tutte le navi di qualsiasi tipologia superiori alle 50 TSL ormeggiate nel porto di Olbia di mantenere l'ascolto radio continuo sul canale 16/11 VHF.

Articolo 10 **(A.I.S. – Automatic Identification System)**

1. È fatto obbligo, a tutte le navi mercantili nazionali e straniere in arrivo nel porto di Olbia dotate di sistema A.I.S. ai sensi della SOLAS '74 emendata e del Decreto Legislativo 196/2005, di disattivare tale apparato al termine delle operazioni di ormeggio in arrivo.
2. L'A.I.S. dovrà essere riattivato al momento in cui il pilota di servizio imbarca sulla nave in uscita o, qualora non vi sia obbligo di pilotaggio, nel momento in cui la nave si trova in condizione di 'pronto in macchina'.
3. L'osservanza di queste prescrizioni dovrà essere verificata dal pilota di servizio quando presente a bordo.

Articolo 11 **(Comunicazioni alla Sala operativa)**

1. I Comandi di bordo delle navi di qualsiasi tipologia, uguali o superiori a 300 TSL, hanno l'obbligo, in tempo reale ed in situazioni di normalità, di comunicare sul canale 11 VHF, alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Olbia, le seguenti informazioni:

	IN ARRIVO IN PORTO	Scopo	definizione ai fini del PMIS2-SSN3
1	Orario di arrivo alle 3 Miglia ⁽¹⁾	ai fini dell'obbligatorietà del rimorchio	avvistamento nave

2	Orario di imbarco pilota e relative coordinate		ai fini dell'obbligatorietà del pilotaggio	entrata
3	Orario di effettivo ormeggio			ormeggio
	IN PARTENZA DAL PORTO		Scopo	definizione ai fini del PMIS2-SSN3
4	10' prima della partenza		ai fini dell'obbligatorietà del rimorchio	
5	1	Orario di disormeggio		disormeggio
	2	Orario di sbarco pilota e relative coordinate ⁽²⁾	ai fini dell'obbligatorietà del pilotaggio	uscita
				partenza - fuori vista ⁽³⁾
(1) Comunicando contestualmente il porto di provenienza, numero di passeggeri ed equipaggio a bordo. (2) I dati relativi al "disormeggio" (di cui al punto 5.1) dovranno essere forniti alla Sala Operativa nello stesso momento della comunicazione relativa allo sbarco pilota e relative coordinate unitamente al porto di destinazione, numero di passeggeri ed equipaggio a bordo. (3) Gli orari di "partenza" e "fuori vista" saranno ricavati autonomamente dalla Sala Operativa attraverso il Sistema AIS.				

2. Le navi di qualsiasi tipologia, superiori alle 50 TSL ma inferiori alle 300 TSL, hanno l'obbligo di comunicare solo quanto richiesto ai precedenti punti 3 e 5.1.
3. Le navi di qualsiasi tipologia, uguali o superiori alle 300 TSL, non soggette all'imbarco del pilota a bordo, non hanno l'obbligo di comunicare quanto richiesto dai precedenti punti 2 e 5.2.

CAPITOLO QUARTO DISPOSIZIONI PER L'ORMEGGIO

Articolo 12 (Obblighi agli ormeggi)

1. Le disposizioni del presente capitolo valgono per gli ormeggi nel complesso portuale di Olbia e, nello specifico al porto Isola Bianca, al porto Industriale Cocciani, al porto Vecchio e al molo ex Palmera.
2. Fermi restando gli obblighi e i divieti contenuti nel Codice della Navigazione e nel relativo Regolamento di Esecuzione, l'ormeggio è vincolato anche alle seguenti prescrizioni:
 - a) i cavi di ormeggio di tipo omologato e certificato, devono essere utilizzati solamente se in buono stato e di adeguata resistenza;
 - b) è vietato l'utilizzo di cavi in acciaio o parzialmente in acciaio;
 - c) è vietato l'utilizzo di cavi "giuntati", salvo il loro uso in caso di rinforzo degli ormeggi;
3. Le navi all'ormeggio devono sempre avere a bordo il personale indispensabile per eseguire qualsiasi manovra che dovesse essere ordinata dalla Capitaneria di Porto.
4. L'obbligo di cui al punto 3. si applica a tutte le unità e quindi anche alle unità da diporto autorizzate ad ormeggiare ai moli commerciali del porto di Olbia. In tali casi dovranno essere comunicati alla Capitaneria di Porto di Olbia al momento dell'arrivo in porto le generalità ed i recapiti del predetto personale.
5. Il personale di bordo deve sorvegliare affinché i cavi di ormeggio rimangano tutti in tensione adeguata e, in caso di condimeteo avverse, deve adottare tutte le misure per non danneggiare le opere portuali e le altre navi presenti in banchina.

6. Le spese conseguenti agli spostamenti d'ormeggio restano a carico della nave che esegue o subisce la manovra in tutti i casi di accertata forza maggiore o stato di pericolo; in ogni altro caso sono addebitate alla nave nel cui interesse la manovra viene eseguita.
7. Le navi devono inoltre attenersi alle seguenti disposizioni:
 - a) evitare che vi siano ponti, passerelle o zatterini con personale intento ai lavori lungo le fiancate quando vi siano navi in manovra o in transito nei pressi;
 - b) apporre idonea segnaletica diurna e notturna qualora i cavi di ormeggio o le attrezzature di bordo non possano essere fatte rientrare al termine di lavori e quindi occupino il lato banchina in modo da rappresentare un pericolo per i veicoli o le persone in transito.

Articolo 13 (Ormeggi di punta o in andana)

1. In caso di ormeggio di punta o in andana è fatto obbligo di utilizzare entrambe le ancore, filando a mare lunghezze di catene ritenute idonee dal Comando di bordo per una efficace tenuta, avendo a mente sia le condizioni meteomarine in atto e previste nonché la durata della permanenza all'ormeggio.
2. In caso di ormeggio su moli in "andana" attrezzati con boa/boe di ausilio, è fatto obbligo di utilizzo della boa/boe medesime oltre all'uso delle ancore di cui al precedente punto 1.

CAPITOLO QUINTO DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 14 (Abrogazioni)

La propria Ordinanza n° 80/2017 in data 5 dicembre 2017 in premessa citata è abrogata. L'articolo 5 della propria Ordinanza n° 66/2014 in premessa citata è abrogato e sostituito dal precedente articolo 11 al presente provvedimento.

Articolo 15 (Planimetrie)

Nelle allegate planimetrie, parti integranti della presente Ordinanza, sono riportati i limiti del complesso portuale di Olbia con le canalette ed il bacino di evoluzione (allegato 1) e, per il Golfo di Olbia, le distinte zone con le velocità consentite (allegato 2).

Articolo 16 (Pubblicazione)

La pubblicazione della presente Ordinanza verrà assicurata mediante l'affissione della stessa all'albo di questa Capitaneria di porto e tramite la pubblicazione alla pagina "Ordinanze" del proprio sito istituzionale www.guardiacostiera.gov.it/olbia.

Articolo 17 (Sanzioni)

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza, la cui inosservanza, salvo che il fatto non costituisca reato o diverso illecito amministrativo, sarà punita ai sensi dell'art. 1174 (inosservanza di norme di polizia) e/o dall'art. 1231

(inosservanza di norme di Sicurezza della Navigazione) del Codice della Navigazione ovvero, qualora commesse con l'impiego di unità da diporto, ai sensi dell'art. 53 del D.lgs. 18 luglio 2005, n. 171 – rubricato: “*Codice della Nautica da Diporto*” e ss.mm. e ii..

Olbia, 17 giugno 2019

**IL COMANDANTE
C.V. (CP) Maurizio TROGU**

Firma autografa sostituita a mezzo stampa ai sensi
dell'art. 3, comma 2 del D.Lgs 39/93.

