



CAPITANERIA DI PORTO DI PORTO TORRES

ORDINANZA N. 12 /2020

Il sottoscritto Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Porto Torres:

- VISTA** la direttiva europea 2009/16 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23.04.2009 relativa al controllo da parte dello Stato di approdo;
- VISTA** la legge n. 616/62 "Sicurezza della navigazione e vita umana in mare";
- VISTA** la legge n. 84/94 "Riordino della legislazione in materia portuale" e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTO** il D.P.R. n. 435/91 "Approvazione del Regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare";
- VISTA** l'ordinanza n. 05/98 in data 02.03.1998 con la quale questa Capitaneria di Porto ha disciplinato che nel porto civico durante le operazioni di ormeggio e disormeggio in presenza di vento di intensità uguale o superiore ai 20 nodi, tutte le navi superiori alle 500 T.S.L., hanno l'obbligo di effettuare le manovre con l'ausilio di un rimorchiatore;
- VISTA** l'ordinanza n. 34/07 in data 10.07.2007 con la quale questa Capitaneria di Porto ha approvato e reso esecutivo il regolamento per il servizio di rimorchio delle navi nel complesso portuale di Porto Torres;
- VISTA** l'ordinanza n. 61/08 in data 22.10.2008 con la quale questa Capitaneria di Porto ha disciplinato l'obbligo del servizio di rimorchio nel porto di Porto Torres;
- VISTA** l'ordinanza n. 82/16 in data 22.12.2016 con la quale questa Capitaneria di Porto ha approvato il regolamento di sicurezza del porto e della rada di Porto Torres;
- VISTA** la nota datata 29.10.2018 con la quale Confitarma ha richiesto alla Capitaneria di Porto di Porto Torres la possibilità di valutare di *"introdurre un emendamento all'art.1 della vigente ordinanza n. 61/2008, che consenta all'armatore della nave, di età superiore ai venti anni, di presentare apposita domanda di deroga all'utilizzo del servizio del servizio di rimorchio, producendo al contempo la documentazione richiesta e sottoponendo la nave ad apposita visita ispettiva volta ad accertare l'idoneità tecnico-operativa necessaria per lo svolgimento in sicurezza della manovra in ambito portuale"*;

- VISTO** l'esito della riunione svoltasi in data 15.11.2018 presso gli uffici della Capitaneria di Porto di Porto Torres convocata al fine di verificare se sussistano o meno le condizioni per avviare l'iter istruttorio di modifica della suddetta ordinanza nonché di coinvolgere le associazioni di categorie interessate, qualora richiesto dalle società armatrici delle navi che scalano il porto di Porto Torres;
- VISTA** la nota in data 11.02.2019 con la quale Confitarma ha richiesto di valutare la possibilità, ai fini del calcolo dell'età della nave, di prendere in considerazione la data di consegna o di costruzione e non quella di impostazione della chiglia;
- VISTA** la nota n. 2928 in data 11.02.2019 di questa Capitaneria di Porto con la quale si richiede al VI Reparto – Sicurezza della Navigazione del superiore Comando Generale di esprimere un qualificato parere circa il *dies a quo* dal quale calcolare l'età della nave ossia l'impostazione della chiglia oppure la data di consegna o di costruzione;
- VISTA** la nota n. 23225 in data 20.02.2019 del VI Reparto – Sicurezza della Navigazione del superiore Comando Generale – con la quale si comunica che ai fini del computo per il calcolo dell'età navi dovrebbe essere considerata quella dell'entrata in esercizio (*date of delivery*);
- VISTO** l'esito del verbale di riunione in data 22.02.2019 della Commissione Accosti del porto di Porto Torres;
- VISTO** l'esito della riunione svoltasi in data 26.02.2019 presso gli Uffici di questa Capitaneria di Porto a seguito della quale dopo ampia e approfondita discussione viene proposta la seguente modifica dell'art. 1 dell'ordinanza n. 61/08 in data 22.10.2008 “*◊ considerato che il bacino industriale del porto di Porto Torres è caratterizzato dalla presenza di uno stabilimento industriale che tratta prodotti chimici/petroliferi e, comunque, merci pericolose nonché di navi passeggeri (prevalentemente presso l'accosto A.S.I. 1), la Commissione ritiene, al fine di garantire la massima sicurezza della navigazione all'interno del porto, di prevedere l'utilizzo del rimorchiatore in relazione alle fasi di manovra ossia ormeggio e disormeggio nave. In particolare, per l'ormeggio delle navi in considerazione della delicatezza della manovra, della configurazione del porto come sopra descritta si propone di mantenere l'utilizzo del rimorchiatore per tutte le navi > di 20 anni. Il calcolo dell'età nave dovrà essere effettuato secondo le indicazioni date dal superiore Comando Generale con la nota n. 23225 del 20.02.2018 ossia dalla data di entrata in esercizio della nave (date of delivery) che deve risultare dai certificati navi presentati dall'Agenzia Raccomandataria nella pratica di arrivo. In relazione al disormeggio delle navi, si ritiene percorribile la possibilità di derogare all'utilizzo del rimorchio alle seguenti condizioni: • numero 5 (cinque) approdi effettuati*”

con successo dalla nave nel porto di Porto Torres con sospensione della deroga qualora durante le successive manovre di disormeggio si verificassero anomalie che compromettano la sicurezza della nave. In questo caso, la deroga potrà essere nuovamente rilasciata solo nel momento in cui i successivi cinque approdi siano eseguiti con successo;• motore principale, organi di governo e di manovra in ordine e funzionali;• obbligo come mezzo di ausilio alla manovra di bow thruster e di eliche a passo variabile;• rimangono fermi gli obblighi indicati dagli articoli 2 e 3 della sopracitata ordinanza n. 61/2008.”

VISTA la nota in data 01.03.2019 con la quale Confitarma ha richiesto, di poter prendere parte ai lavori dei futuri tavoli tecnici convocati per l'eventuale modifica della sopra emarginata Ordinanza n. 61/08;

VISTA la nota n. 1517 in data 15.03.2019 con la quale Federimorchiatori ha richiesto di poter prendere parte ai lavori dei futuri tavoli tecnici convocati per l'eventuale modifica della sopra emarginata Ordinanza n. 61/08;

VISTO l'esito della riunione svoltasi in data 07.05.2019 presso gli Uffici di questa Capitaneria di Porto a seguito della quale dopo ampia e approfondita discussione si è concluso quanto segue:
• *convocazione di una nuova Commissione Accosti invitando anche i rappresentanti di Confitarma e di Federimorchiatori per valutare i seguenti aspetti:*
◊ *necessità o meno di mantenere l'utilizzo del servizio di rimorchio per le navi con età maggiore di 20 anni;*
◊ *confermare o meno se il criterio dell'età dei 20 anni sia da considerare elemento sufficiente per l'utilizzo del servizio;*
◊ *individuare altri criteri ritenuti validi per imporre l'uso del servizio del rimorchio con particolare riferimento alle caratteristiche delle navi;*
• *avviare il procedimento amministrativo finalizzato all'installazione di strumentazione che consenta di monitorare, in tempo reale, le condizioni meteo marine nel porto.*

VISTA la nota n. 12976 in data 21.06.2019 con la quale questa Capitaneria di Porto ha richiesto all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna di avviare l'iter istruttorio per l'installazione di una strumentazione per il monitoraggio in tempo reale delle condizioni meteo marine nel porto di Porto Torres;

VISTO l'esito del verbale di riunione in data 28.06.2019 della “2^a Commissione Accosti” del porto di Porto Torres da cui è emerso che nello scalo turritano l'età delle navi non debba essere considerato un elemento sufficiente per l'utilizzo del servizio di rimorchio ma debbono essere valutati anche altri elementi quali

la configurazione del porto, le caratteristiche delle navi nonché le condimeteo presenti in zona;

VALUTATE

le tre soluzioni proposte nell'ambito della suddetta "2^a Commissione Accosti" ossia: 1.) mantenere l'obbligatorietà dell'utilizzo del rimorchiatore per tutte le navi > di 20 anni in entrata nel porto (computo età nave dalla data di entrata in esercizio della nave (*date of delivery*)). Deroga all'utilizzo dell'uso del rimorchio per le manovre in uscita dal porto alle seguenti condizioni: • numero 5 (cinque) approdi effettuati con successo dalla nave nel porto di Porto Torres con possibilità di sospendere la deroga qualora durante le successive manovre di disormeggio si verificassero anomalie che compromettano la sicurezza della nave; • motore principale, organi di governo e di manovra in ordine e funzionali; • obbligo come mezzo di ausilio alla manovra di *bow thruster* e di eliche a passo variabile; • rimangono fermi gli obblighi indicati dagli articoli 2 e 3 della sopracitata ordinanza n. 61/2008. 2). Obbligatorietà del servizio di rimorchio per tutte quelle unità con età > 25 anni rimanendo ferme tutte le prescrizioni previste dall'ordinanza n. 61/08 del 22.10.2018; 3). Obbligatorietà del servizio di rimorchio per tutte le navi ro-ro e passeggeri con età > 25 anni e per tutte le navi da carico con età > 20 anni con le seguenti prescrizioni: • numero 5 (cinque) approdi effettuati con successo dalla nave nel porto di Porto Torres con possibilità di sospendere la deroga qualora durante le successive manovre di disormeggio si verificassero anomalie che compromettano la sicurezza della nave; • motore principale, organi di governo e di manovra in ordine e funzionali; • obbligo come mezzo di ausilio alla manovra di *bow thruster* e di eliche a passo variabile; • rimangono fermi gli obblighi indicati dagli articoli 2 e 3 della sopracitata ordinanza n. 61/2008;

VISTA

la nota in data 11.09.2019 con la quale Confitarma ha richiesto di voler valutare la possibilità di adottare soluzioni alternative nel rispetto dei necessari livelli di sicurezza della navigazione e del porto che siano in linea con i criteri utilizzati su base nazionale ed assicurino una maggiore armonizzazione nei porti ricadenti nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna riducendo al contempo gli effetti distorsivi tra gli operatori;

VISTA

la nota n. 20269 in data 18.09.2019 con la quale questa Capitaneria di Porto, nel prendere atto delle doglianze di Confitarma, in quanto il criterio individuato per l'utilizzo del servizio di rimorchio per le navi con età > 20 anni potrebbe avere riflessi importanti sui traffici commerciali del porto di Porto Torres, ha proposto di procedere ad una modifica della disciplina del servizio emarginato per cui possa essere derogato l'utilizzo del rimorchiatore anche per le manovre in entrata in porto qualora siano poste in essere le seguenti misure di mitigazione: ■ navi che scalino con frequenza

regolare questo porto e le cui caratteristiche siano tali che le operazioni in entrata e in uscita siano svolte in assoluta sicurezza (comprovata idoneità della nave alle manovre in entrata/uscita dal porto, dell'evoluzione di bacino, elica a passo variabile, *bow thruster*); ▪ installazione di stazioni meteo che consentano di monitorare, in tempo reale, le condizioni meteo marine nel porto di Porto Torres con particolare riferimento all'intensità del vento;

VISTA	la nota n. 18374 in data 18.09.2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna che ha espresso il proprio parere favorevole considerate le previste misure di compensazione per la realizzazione delle quali assicura la massima collaborazione;
VISTA	la nota n. 20541 in data 21.09.2019 con la quale questa Capitaneria di Porto ha comunicato di rendersi disponibile a fornire il proprio contributo di conoscenze tecniche del porto per la realizzazione e manutenzione delle stazioni meteo;
VISTA	la nota in data 24.09.2019 con la quale Confitarma ha richiesto all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna di avviare l'iter necessario alla realizzazione della citata stazione meteo manifestando la propria manifestazione di disponibilità a prestare il proprio contributo economico;
VISTO	l'esito del tavolo tecnico svoltosi presso la sede della Capitaneria di Porto in data 20.12.2019;
VISTO	l'esito del tavolo tecnico svoltosi presso la sede della Capitaneria di Porto in data 28.01.2020;
VISTA	la nota dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna n. 2360 in data 29.01.2020 con la quale ha comunicato l'installazione di n. 2 stazioni meteo, una presso il molo antemurale del Porto commerciale e l'altra nel molo ASI del porto industriale e che le stesse risultano essere regolarmente collaudate ed operative;
VISTI	gli atti di ufficio;
CONSIDERATA	la peculiarità del porto di Porto Torres caratterizzata dalla presenza all'interno del bacino industriale di uno stabilimento industriale che tratta prodotti chimici, petroliferi e, comunque, merci pericolose nonché di una centrale termoelettrica alimentata a carbone e la conseguente presenza di differenti tipologie di navi adibite al trasporto di tali prodotti;
CONSIDERATA	la presenza di navi passeggeri all'interno del bacino industriale in virtù del fatto che nuove linee internazionali si sono consolidate nel tempo;

CONSIDERATA	la necessità di garantire la massima sicurezza della navigazione all'interno del porto di Porto Torres con particolare riguardo alle operazioni di ormeggio assicurando la tutela della vita umana e dell'ambiente marino nonché in relazione a particolari situazioni meteorologiche o traversie tali da impedire un regolare espletamento delle manovre di entrata ed uscita dal porto di Porto Torres;
RITENUTO	necessario stabilire misure che garantiscano un livello di sicurezza durante la manovre di entrata ed uscita dal porto tenendo in considerazione la conformità del porto, l'evoluzione di bacino, le caratteristiche e l'età della nave nonché le condizioni meteo-marine presenti in zona;
RITENUTO	che l'evoluzione tecnologica in campo navale abbia comportato, nel corso degli anni, l'adozione di tecniche costruttive degli scafi e degli apparati propulsivi tali da modificare notevolmente le modalità di esecuzione delle manovre di ormeggio/disormeggio delle navi;
RITENUTO	opportuno stabilire misure che tengano in considerazione la competitività del porto senza inficiare le condizioni di sicurezza delle manovre di ormeggio/disormeggio delle unità che scalano questo porto;
CONSIDERATO	che l'installazione di due stazioni meteo collocate rispettivamente presso il molo antemurale del Porto commerciale e l'altra nel molo ASI del porto industriale del porto di Porto Torres, lo svolgimento di un servizio di linea regolare, l'idoneità della nave alle manovre in entrata/uscita dal porto e dell'evoluzione di bacino comprovata da almeno 5 (cinque) approdi con successo dall'inizio della linea, la presenza di dotazioni di bordo tipo elica a passo variabile, <i>bow thruster</i> siano elementi tali da garantire che le manovre di entrata e di uscita dal porto industriale del porto di Porto Torres si svolgano mantenendo massimo il livello di sicurezza anche per le navi da carico > 20 anni;
RITENUTO	necessario disciplinare gli aspetti relativi alla sicurezza della navigazione e alla salvaguardia della vita umana in mare in genere;
VISTA	la propria ordinanza n. 07/2020 in 04.02.2020 sperimentale con la quale si sono stabiliti alcuni criteri circa l'utilizzo dei rimorchiatori del soggetto concessionario in funzione dell'intensità del vento, dell'età della nave, della conformazione del porto e del trasporto delle merci fermo restando quanto previsto dalle ordinanze in vigore in merito all'obbligatorietà del servizio di rimorchio in questo porto;
RITENUTO	opportuno, decorso il periodo di sperimentazione, procedere ad alcune modifiche all'ordinanza n. 07/2020 sopracitata;

VISTO l'esito del verbale di riunione in data 28.02.2020 della Commissione Accosti del porto di Porto Torres;

VISTI gli artt. 30, e 81 del Codice della Navigazione nonché gli artt. 59, 82 e 524 del relativo Regolamento di Esecuzione (Parte Marittima).

ORDINA

Articolo 1

La presente ordinanza si applica a tutte le navi che scalano il porto di Porto Torres il cui ambito è suddiviso in:

BACINO COMMERCIALE

- a) Fanale rosso E.F. 1456 (Molo di Levante del bacino commerciale);
- b) Fanale verde E.F. 1454 (Molo di Ponente del bacino commerciale);

BACINO INDUSTRIALE

- c) Fanale rosso E.F. 1449 (Molo di Levante del bacino industriale)
- d) Fanale verde E.F. 1439 (Diga Foranea del bacino industriale).

Articolo 2

Fermo restando quanto previsto dalle ordinanze meglio citate in premessa relative alla disciplina del servizio di rimorchio e della sua obbligatorietà nel porto di Porto Torres, l'utilizzo dei rimorchiatori in uso al soggetto concessionario è regolamentato con l'ausilio di un sistema automatico di controllo delle intensità del vento tramite l'installazione di due stazioni meteo installate presso il molo antemurale del Porto commerciale e l'altra nel molo ASI del porto industriale del porto di Porto Torres come da schema, di cui agli allegati "A" e "B", che fanno parte integrante della presente ordinanza.

I dati del suddetto sistema sono liberamente consultabili nel sito web www.ptmeteo.it.

In caso di avaria del sistema, l'intensità del vento sarà comunicata immediatamente, dopo il suo accesso a bordo, dal Pilota al Comandante della nave e, contestualmente, all'Autorità marittima.

Articolo 3

Per tutte le navi che scalano il porto di Porto Torres, l'utilizzo dei rimorchiatori in uso al soggetto concessionario è così disciplinato:

PORTO COMMERCIALE

1). Navi passeggeri e da crociera

A) Qualora l'intensità del vento sia inferiore ai 20 (venti) nodi nessun rimorchiatore o, comunque in numero sufficiente alla sicurezza della manovra, previa valutazione operativa del comandante della nave con l'ausilio del pilota prima di iniziare la manovra (semaforo verde).

B) Qualora l'intensità del vento sia compresa tra i 20 (venti) e 30 (trenta) nodi, uso di impiegare almeno 1 (uno) rimorchiatore o comunque in numero sufficiente alla sicurezza della manovra, previa valutazione operativa del comandante della nave con l'ausilio del pilota prima di iniziare la manovra (semaforo giallo).

C) Qualora l'intensità del vento sia superiore ai 30 (trenta) nodi uso di almeno n. 2 rimorchiatori o comunque in numero sufficiente alla sicurezza della manovra, previa valutazione operativa del comandante della nave con l'ausilio del pilota prima di iniziare la manovra (semaforo rosso).

PORTO INDUSTRIALE

1). Navi passeggeri, crociera e da carico

A). Qualora l'intensità del vento sia inferiore ai 25 (venticinque) nodi nessun rimorchiatore o, comunque in numero sufficiente alla sicurezza della manovra, previa valutazione operativa del comandante della nave con l'ausilio del pilota prima di iniziare la manovra (semaforo verde).

B). Qualora l'intensità del vento sia compresa tra i 25 (venticinque) e 35 (trentacinque) nodi, uso di impiegare almeno 1 (uno) rimorchiatore o comunque in numero sufficiente alla sicurezza della manovra, previa valutazione operativa del comandante della nave con l'ausilio del pilota prima di iniziare la manovra (semaforo giallo).

C). Qualora l'intensità del vento sia superiore ai 35 (trentacinque) nodi, uso di impiegare almeno numero 2 (due) rimorchiatori o comunque in numero sufficiente alla sicurezza della manovra, previa valutazione operativa del comandante della nave con l'ausilio del pilota prima di iniziare la manovra (semaforo rosso).

2). Per le navi che trasportano prodotti petroliferi o chimici, combustibili, merci infiammabili o, comunque, classificate pericolose ai sensi della vigente normativa nazionale, comunitaria e internazionale rimane in vigore quanto previsto dall'ordinanza n. 61/2008 meglio citata in premessa.

3). Le navi da carico che hanno un'età superiore ai vent'anni, calcolati dalla data di entrata in esercizio della nave (*date of delivery*), che non sono in servizio regolare di linea e non è dimostrata una comprovata idoneità della nave delle manovre di entrata/uscita dal porto e dell'evoluzione di bacino con almeno cinque approdi nel porto di Porto Torres e non provviste di dotazioni di bordo tipo elica a passo variabile, *bow thruster* uso di almeno 1 (uno) rimorchiatore, o comunque in numero sufficiente alla sicurezza della manovra, previa valutazione operativa del comandante della nave con l'ausilio del pilota prima di iniziare la manovra.

4). Le navi da carico che hanno un'età superiore ai vent'anni, calcolati dalla data di entrata in esercizio della nave (*date of delivery*), che sono in servizio regolare di linea e che abbiano effettuato con successo almeno 5 (cinque) manovre di entrata/uscita dal porto industriale e di evoluzione di bacino dall'inizio della linea, provviste di dotazioni di bordo tipo elica a passo variabile, *bow thruster* nessun utilizzo di rimorchiatore, fatta salva la diretta responsabilità del Comandante della nave di valutare, avvalendosi dell'ausilio del Pilota, la situazione in atto al momento della manovra e di richiedere, anche al di fuori dei casi previsti dalla presente ordinanza, l'eventuale impiego di rimorchiatori, al fine di garantire il corretto e sicuro svolgimento delle operazioni in relazione alle particolari condizioni meteo marine presenti, allo specifico carico trasportato e ad ogni altra circostanza che ne giustifichi la necessità.

Articolo 4

Le prescrizioni di cui al precedente articolo 3 si riferiscono al numero minimo di rimorchiatori da impiegare nelle circostanze ivi indicate e in assenza di altri impedimenti.

È fatta salva la diretta responsabilità del Comandante della nave di valutare, avvalendosi dell'ausilio del Pilota, la situazione in atto al momento della manovra e di richiedere, anche al di fuori dei casi previsti dalla presente Ordinanza, l'eventuale impiego di ulteriori rimorchiatori, al fine di garantire il corretto e sicuro svolgimento

delle operazioni in relazione alle particolari condizioni meteo marine presenti, allo specifico carico trasportato e ad ogni altra circostanza che ne giustifichi la necessità.

Articolo 5

Per i casi previsti dall'articolo 3) l'intensità del vento sarà rilevata dalle stazioni meteorologiche installate presso il molo antemurale del porto commerciale e l'altra nel molo ASI del porto industriale con la raffica nel minuto precedente alla visualizzazione al momento dell'ingaggio del pilota da parte del Comandante della nave sia nella fase di arrivo sia nella fase di partenza.

Il Pilota dovrà comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Porto Torres il dato rilevato sia nella fase di arrivo sia nella fase di partenza della nave.

I parametri del vento rilevati ed elaborati dalle stazioni meteo installate presso il bacino commerciale ed industriale del porto di Porto Torres sono liberamente consultabili sul sito web www.ptmeteo.it.

Articolo 6

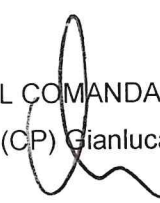
I trasgressori alla presente Ordinanza incorreranno, salvo che il fatto non costituisca altro reato, ovvero diverso illecito amministrativo, nelle sanzioni di cui agli artt. 1231 e 1174 del Codice della Navigazione.

L'ordinanza n. 07/2020 del 04.02.2020, meglio citata in premessa, è abrogata.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza, la cui pubblicità sarà assicurata mediante inserimento nel sito web di questo Comando (<http://www.guardiacostiera.gov.it/porto-torres>).

Porto Torres, 03.03.2020

IL COMANDANTE
C.F. (CP) Gianluca OLIVETI



Condizione navi e semaforo	<u>Navi passeggeri e da crociera</u>
Verde <20 kts	Nessun uso di rimorchiatore o comunque in numero sufficiente alla sicurezza della manovra, previa valutazione operativa del comandante della nave con l'ausilio del pilota prima di iniziare la manovra.
Giallo 20 <kts <30	Uso di almeno n. 1 rimorchiatore o comunque in numero sufficiente alla sicurezza della manovra, previa valutazione operativa del comandante della nave con l'ausilio del pilota prima di iniziare la manovra.
Rosso > 30 kts	Uso di almeno n. 2 rimorchiatori o comunque in numero sufficiente alla sicurezza della manovra, previa valutazione operativa del comandante della nave con l'ausilio del pilota prima di iniziare la manovra.

Note: E' fatta salva la diretta responsabilità del Comandante della nave di valutare, avvalendosi dell'ausilio del Pilota, la situazione in atto al momento della manovra e di richiedere anche al di fuori dei casi di obbligatorietà previsti dalla presente

ordinanza, l'eventuale impiego di altri rimorchiatori al fine di garantire il corretto e sicuro svolgimento delle operazioni in relazione alle particolari condizioni meteo marine presenti, allo specifico carico trasportato e ad ogni altra circostanza che ne giustifichi la necessità.

Allegato "B" Ordinanza n° 11 in data 05/03/10 Porto Industriale di Porto Torres

Condizione navi e senaforo	<u>Navi passeggeri, crociera e da carico</u>	<u>Navi da carico >20 anni</u>	<u>Navi che trasportano prodotti petroliferi o chimici, combustibili, merci infiammabili o comunque classificate pericolose ai sensi della vigente normativa nazionale comunitaria ed internazionale</u>
Verde <25 kts	Nessun rimorchiatore o comunque in numero sufficiente alla sicurezza della manovra, previa valutazione operativa del comandante della nave con l'ausilio del pilota prima di iniziare la manovra.	Nella misura indicata all'art. 3 della presente ordinanza o comunque in numero sufficiente alla sicurezza della manovra, previa valutazione operativa del comandante della nave con l'ausilio del pilota prima di iniziare la manovra.	Nella misura indicata dall'ordinanza n. 61/2008 del 22.10.2008.
Giallo 25< kts <35	Uso di almeno n. 1 rimorchiatore o comunque in numero sufficiente alla sicurezza della manovra, previa valutazione operativa del comandante della nave con l'ausilio del pilota prima di iniziare la manovra.	Nella misura indicata all'art. 3 della presente ordinanza o comunque in numero sufficiente alla sicurezza della manovra, previa valutazione operativa del comandante della nave con l'ausilio del pilota prima di iniziare la manovra.	Nella misura indicata dall'ordinanza n. 61/2008 del 22.10.2008.

Rosso >35 kts	Uso di almeno n. 2 numero di rimorchiatori o comunque in numero sufficiente alla sicurezza della manovra, previa valutazione operativa del comandante della nave con l'ausilio del pilota prima di iniziare la manovra.	Nella misura indicata all'art. 3 della presente ordinanza o comunque in numero sufficiente alla sicurezza della manovra, previa valutazione operativa del comandante della nave con l'ausilio del pilota prima di iniziare la manovra.	Nella misura indicata dall'ordinanza n. 61/2008 del 22.10.2008.
------------------	---	--	---

Note: E' fatta salva la diretta responsabilità del Comandante della nave di valutare, avvalendosi dell'ausilio del Pilota, la situazione in atto al momento della manovra e di richiedere anche al di fuori dei casi di obbligatorietà previsti dalla presente ordinanza, l'eventuale impiego di altri rimorchiatori al fine di garantire il corretto e sicuro svolgimento delle operazioni in relazione alle particolari condizioni meteo marine presenti, allo specifico carico trasportato e ad ogni altra circostanza che ne giustifichi la necessità.