



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO - GUARDIA COSTIERA PORTO NOGARO

ORDINANZA

MANOVRE PORTUALI CON GALLEGGIANTI E ALTRI MEZZI NON AUTOPROPULSI

Il Tenente di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo di Porto Nogaro,

VISTA l'Ordinanza n. 20/2012 datata 18.10.2012 (come modificata dall'Ordinanza n. 32/2017 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro e dall'Ordinanza 46/2025 del 14.07.2025);

VISTA l'Ordinanza n. 01/2013 datata 28.01.2013;

VISTO l'articolo 105 Cod. Nav. rubricato *"Obblighi e responsabilità in caso di consegna al rimorchiatore"* il quale recita che *"Fermo il disposto dell'articolo precedente, quando è fatta consegna degli elementi rimorchiati all'armatore del rimorchiatore, gli obblighi e le responsabilità di quest'ultimo e dei suoi dipendenti e preposti sono regolati dalle disposizioni sul contratto di trasporto"*;

VISTO l'articolo 295 Cod. Nav. rubricato *"Direzione nautica, rappresentanza e poteri legali"* il quale recita che *"Al comandante della nave, in modo esclusivo, spetta la direzione della manovra e della navigazione. Il comandante rappresenta l'Armatore. Nei confronti di tutti gli interessati nella Nave e nel carico egli esercita i poteri che gli sono attribuiti dalla legge"*;

VISTO l'articolo 297 Cod. Nav. rubricato *"Doveri del comandante prima della partenza"* il quale recita che *"Prima della partenza il comandante, oltre a promuovere la visita nei modi previsti dal presente codice, deve di persona accertarsi che la nave sia idonea al viaggio da intraprendere, bene armata ed equipaggiata. Deve altresì accertarsi che la nave sia convenientemente caricata e stivata"*;

VISTO l'articolo 298 Cod. Nav. rubricato *"Comando della nave in navigazione"* il quale recita che *"Il comandante, anche quando sia obbligato ad avvalersi del pilota, deve dirigere personalmente la manovra della nave all'entrata e all'uscita dei porti, dei canali, dei Fiumi e in ogni circostanza in cui la navigazione presenti particolari difficoltà"*;

VISTO il foglio n. 25487 in data 11.09.2024 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per il Trasporto e la Navigazione-Direzione Generale per il Mare, il Trasporto Marittimo e per Vie D'Acqua Interne avente ad oggetto *"Lettera circolare del Ministero della marina mercantile n. 5205371 del 24.11.1987. Responsabilità del pilota su navi o galleggianti privi di"*

comandante”;

TENUTO CONTO che la predetta circolare ha chiarito che *“il pilota non può prestare servizio a mezzi per i quali non vi sia a bordo un comandante o un responsabile della manovra, dal momento che suo compito è indicare la rotta al comandante e assisterlo nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla”*;

VISTA la Circolare titolo Sicurezza della Navigazione Serie Generale: n. 175/2024 “Unità rimorciate di bandiera italiana - articoli 181 e 197.5 D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435 “Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare”;

VISTA la Circolare Titolo: Sicurezza della Navigazione Non di Serie n. 07/2025 Argomento: Unità rimorciate di bandiera italiana – articoli 181 e 197.5 D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435 “Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare” – Chiarimenti e modifiche;

TENUTO CONTO che la predetta circolare ha chiarito che *“per quanto attiene, in particolare, i galleggianti, a maggior chiarimento di quanto già esplicitato nella circolare di cui trattasi, si precisa che l'applicazione è limitata ai soli casi in cui i galleggianti non siano già certificati al rimorchio. Ciò in funzione del particolare viaggio da compiere (ossia galleggiante che effettua un viaggio a rimorchio oltre i limiti della propria abilitazione per es. abilitato alla navigazione litoranea, ma viaggio da eseguirsi in navigazione costiera). In tutti gli altri casi, resta in capo al Comandante del rimorchiatore la verifica della rispondenza al piano di rimorchio approvato e l'idoneità degli apprestamenti prima di ogni operazione di rimorchio, senza, quindi, dover ricorrere al rilascio della dichiarazione di idoneità al rimorchio da parte dell'Ente tecnico”*;

CONSIDERATO che, a partire dal 2020, il porto di Nogaro ha registrato un significativo incremento del traffico di galleggianti non autopropulsi, frequentemente operanti anche in deroga ai parametri dimensionali di cui all'art. 19 del vigente regolamento degli accosti, la cui gestione è stata sino ad ora regolata mediante singoli atti su istanza di parte;

TENUTO CONTO che tutte le manovre effettuate con elementi rimorchiati, anche in deroga ai suddetti parametri dimensionali, si sono concluse senza incidenti né criticità, confermando l'idoneità delle soluzioni operative adottate;

CONSIDERATO che l'elevato numero di manovre portuali eseguite negli ultimi cinque anni ha fornito adeguata evidenza tecnica e operativa, consentendo di individuare con precisione e puntualità le prescrizioni necessarie a garantire la sicurezza della navigazione, la tutela dell'ambiente marino e la regolarità del traffico portuale, codificate nei singoli provvedimenti autorizzativi rilasciati;

RITENUTO OPPORTUNO emanare disciplina generale delle manovre con galleggianti non autopropulsi, al fine di assicurare la sicurezza della navigazione, certezza del diritto, celerità dell'azione amministrativa,

conoscibilità *erga omnes* della normativa applicabile e definizione chiara delle situazioni giuridiche soggettive degli operatori;

VISTI gli atti d'ufficio relativi le manovre eseguite;

VISTI gli articoli 17, 30, 62, 81 del Cod. Nav. e 59 del Reg. Cod. Nav.;

ORDINA

Art. 1

Campo di applicazione

La presente ordinanza disciplina la navigazione nell'ambito portuale, come definito dall'Ordinanza n. 20/2012, nonché le manovre di ormeggio e disormeggio, di galleggianti, chiatte, pontoni e piattaforme privi di mezzi di propulsione, di seguito complessivamente indicati come *galleggianti*.

Sono escluse dal campo di applicazione della presente ordinanza le navi non autopropulse per avaria o perché in costruzione.

Art. 2

Dimensioni massime dei galleggianti ammessi a scalare Porto Nogaro

Lunghezza fuori tutto (m)	Larghezza (m)	Pescaggio (m)	Air Draft (m)
92	27,5	4	36,50

Eventuali deroghe ai predetti parametri dimensionali possono essere valutate, su istanza di parte, caso per caso ed espressamente autorizzate dall'Autorità Marittima.

Art. 3

Documentazione da presentare unitamente alla comunicazione di accosto

Con la comunicazione di accosto, ovvero in caso di traffici di linea con la presentazione di un calendario valevole per più accosti, deve essere prodotta la seguente documentazione almeno dieci (10) giorni prima della data prevista per l'accosto, termine minimo necessario per la predisposizione e la pubblicazione dell'informazione nautica nonché per la valutazione della documentazione stessa:

1. Piano di rimorchio (**Ail. 1**), approvato ai sensi della Circolare Sicurezza della Navigazione Serie Generale n. 175/2024, da estendere a tutti gli operatori coinvolti nella manovra.
2. Dichiarazione di idoneità al rimorchio (**Ail. 2**) rilasciata da Ente tecnico, come previsto dalla Circolare Sicurezza della Navigazione Serie Generale n. 175/2024, per i soli galleggianti di bandiera italiana che non siano già certificati al rimorchio.
3. Atto di nomina del responsabile della manovra individuato dall'armatore del mezzo rimorchiato – ovvero, in caso di unità neppure armate, il loro proprietario/noleggiatore, secondo i criteri fissati nella circolare ministeriale prot. n. 25487 dell'11.09.2024, avente

ad oggetto: *“Lettera circolare del Ministero della Marina Mercantile n. 5205371 del 24.11.1987. Responsabilità del pilota su navi o galleggianti privi di comandante”*.

4. Autorizzazione al trasferimento di cui all'art. 10 della legge 616/62 e artt. 50 e 197 comma 5 del D.P.R. 08.11.1991 n° 435 per i galleggianti sprovvisti di certificati di sicurezza in corso di validità.

Art. 4

Impiego dei servizi tecnico nautici

Per le manovre oggetto della presente ordinanza si applicano le seguenti disposizioni relative l'impiego dei servizi tecnico nautici:

1. La manovra deve essere eseguita con due rimorchiatori del concessionario del servizio di rimorchio voltati, di cui almeno uno di tipo Voith/Azimutale, aventi valori di bollard pull adeguati a quelli richiesti come da piano di rimorchio. I rimorchiatori devono essere impiegati per tutta la tratta dalla *pilot station* sino al punto di ormeggio della banchina Margreth (o viceversa), in conformità al piano di rimorchio approvato;
2. La manovra deve essere effettuata con l'impiego di un marittimo abilitato al pilotaggio, qualora la stazza lorda complessiva (GT) dei rimorchiatori impiegati e del galleggiante superi le 500 GT;
3. La pilotina dei marittimi abilitati al pilotaggio, che segue il convoglio per lo sbarco o l'imbarco del pratico locale, assicura assistenza al servizio di pilotaggio e supporto alle operazioni di transito. Analoga funzione è svolta, quando presente, dalla motobarca degli ormeggiatori;
4. Le manovre di ormeggio/disormeggio e le operazioni di voltare e mollare i rimorchiatori devono essere svolte dal personale del locale Gruppo Ormeggiatori. Il voltare ed il mollare gli apprestamenti di rimorchio dell'elemento rimorchiato, potranno essere effettuati dall'equipaggio del rimorchiatore, sotto la vigilanza del Comandante dello stesso se è dimostrato che a bordo del rimorchiatore sia presente personale incaricato a tali manovre ed alla predisposizione degli apprestamenti di rimorchio, e se tali operazioni siano codificate nei piani di sicurezza/D.V.R. del datore di lavoro;
5. Prima dell'inizio della manovra deve essere eseguito un briefing di sicurezza tra il responsabile di manovra e tutti i servizi ed il relativo personale coinvolto. Il personale impiegato deve prendere piena conoscenza delle caratteristiche del galleggiante, del suo carico, e delle mansioni individuali da svolgere. Inoltre, è fondamentale assicurare la massima efficienza e chiarezza nelle comunicazioni radio tra i servizi coinvolti;

Eventuali deroghe alle disposizioni relative all'impiego dei rimorchiatori possono essere valutate, su istanza di parte, caso per caso ed espressamente autorizzate dall'Autorità Marittima:

- per convogli composti da spintore ed elemento spinto, qualora questi ultimi mantengano la propria autonomia di navigazione senza necessità di ulteriore assistenza;
- per l'impiego, in luogo di uno dei due rimorchiatori portuali, del rimorchiatore con funzione di trasporto che ha effettuato il rimorchio d'altura, quando esso sia ritenuto idoneo, per

dimensioni, capacità di tiro e caratteristiche di navigazione, a operare in convoglio all'interno del canale.

Art. 5

Prescrizioni per le manovre portuali

La manovra deve essere condotta rispettando le seguenti prescrizioni di sicurezza:

1. Il Responsabile di manovra, anche quando sia obbligato ad avvalersi del pilota, deve dirigere personalmente la manovra;
2. La data e l'ora del movimento portuale sarà stabilito con il programma movimenti redatto a seguito della Commissione Accosti (art. 28 Ordinanza n. 20/2012);
3. La manovra deve essere eseguita tenendo conto delle migliori tecniche disponibili (B.A.T.) di settore, tra cui le "Linee guida per l'effettuazione in sicurezza delle operazioni di rimorchio" di ASSORIMORCHIATORI, come approvate dall'Osservatorio Permanente per la sicurezza e l'efficienza dei servizi tecnico-nautici;
4. La navigazione è autorizzata solo in ore diurne, con condizioni favorevoli di visibilità, marea e meteo, durante tutta la durata della manovra;
5. Devono essere impiegati componenti della linea di rimorchio testati/certificati dall'Ente tecnico ovvero da altro organismo IACS. Ciò anche sulla base di idonea documentazione fornita dal fabbricante avente solida e riconosciuta competenza documentato dall'Ente tecnico;
6. Nel caso in cui l'Ente tecnico indichi condizioni vincolanti per il viaggio, devono essere predisposte apposite procedure o *standing orders* a cura del Comandante del rimorchiatore/Responsabile della manovra;
7. La Società di gestione o l'armatore del rimorchiatore deve assicurarsi, mediante procedura documentata, che il Comandante del rimorchiatore sia pienamente informato dei limiti di navigazione dell'unità rimorchiata e della certificazione in possesso della medesima. Nell'ambito di tale informativa deve essere richiamata la responsabilità del Comandante del rimorchiatore/Responsabile di manovra, che, ai sensi del Codice della Navigazione, rimane unico responsabile della condotta della navigazione in sicurezza dell'intero convoglio;
8. Deve essere presente a bordo del rimorchiatore capo convoglio un piano di emergenza per fronteggiare eventi avversi non pianificabili, inclusi cambi repentini delle condizioni meteorologiche;
9. Durante la navigazione lungo il canale, il Responsabile della manovra deve effettuare comunicazioni radio di sicurezza (SECURITÉ);
10. È fatto divieto di presenza di persone a bordo dell'elemento rimorchiato durante il rimorchio e la navigazione lungo il canale;
11. Durante la trazione, tutto il personale presente a bordo dei rimorchiatori deve posizionarsi nelle previste *Safety Zones*;
12. Durante tutta la manovra, il personale deve indossare i dispositivi di protezione individuale (DPI) ritenuti opportuni dalle misure di prevenzione e protezione codificate dal datore di lavoro;
13. Il Responsabile della manovra deve comunicare via VHF alla Sala Operativa dell'Autorità Marittima l'inizio/fine della manovra;

14. Fermo restando quanto previsto dal Titolo III – Capo III del Codice della Navigazione (“Del rimorchio”), sono a cura e responsabilità del Responsabile della manovra/Comandante del rimorchiatore:
- a) l’osservanza di tutte le norme vigenti in materia di sicurezza della navigazione e di salvaguardia della vita umana in mare, nonché delle norme per evitare gli abbordi in mare (COLREG 72);
 - b) le sistemazioni per il rimorchio, la direzione e l’intensità del tiro (BP) come approvato dall’Ente tecnico, la velocità e l’esecuzione del piano di rimorchio in base anche alle condizioni meteorologiche;
 - c) la presenza di un numero di persone imbarcate sufficiente a garantire anche l’eventuale predisposizione di un *emergency towing wire*;
 - d) la possibilità di salire a bordo dell’unità rimorchiata in situazione di emergenza.
15. A richiesta dei servizi tecnico-nautici, devono essere esibite le certificazioni rilasciate da Organismo Riconosciuto che attestino:
- a) la galleggiabilità e la stabilità del galleggiante;
 - b) il rizzaggio del carico eventualmente presente a bordo;
 - c) l’idoneità delle attrezzature di rimorchio e dei punti di ormeggio.

Art. 6

Manovra con rimorchiatore collegato “a pacchetto”

Anche nel caso di manovra con unità a pacchetto, devono essere rispettate tutte le prescrizioni di cui agli articoli precedenti.

L’ingombro massimo del convoglio (galleggiante + rimorchiatore) non deve superare i 27,5 metri di larghezza.

Art. 7

Ormeggio in andana

L’ormeggio in andana di un galleggiante è consentito solo per il tempo strettamente necessario alle operazioni portuali di imbarco e sbarco, alle condizioni previste dagli articoli 4 e 5 e nel rispetto delle seguenti ulteriori prescrizioni:

1. esclusivamente presso la banchina Margreth, nel tratto compreso dalla bitta n. 3 alla bitta n. 8;
2. a condizione che il soggetto responsabile garantisca la presenza continuativa di un servizio di vedetta/guardiania, idoneo a monitorare costantemente le condizioni di sicurezza delle unità e dell’area portuale. Tale personale deve essere in grado di intervenire tempestivamente in caso di emergenza, assicurando la pronta disponibilità per l’esecuzione di manovre di sgombero, assistenza alle operazioni di ormeggio e disormeggio, nonché per segnalare immediatamente eventuali situazioni di pericolo all’Autorità Marittima;
3. nel rispetto del manuale di stabilità, delle condizioni operative dell’unità e del piano di carico;

4. al termine delle operazioni, con l'obbligo che il carico venga assicurato conformemente alla normativa vigente e che il galleggiante venga riormeggiato di fianco;
5. nei limiti di data e ora stabiliti dalla riunione accosti, di cui all'art. 28 dell'Ordinanza n. 20/2012.

Art. 8

Esclusioni, deroghe e disposizioni finali

La presente ordinanza è emanata esclusivamente per disciplinare i movimenti delle unità in porto, con l'obiettivo di garantire la sicurezza della navigazione. Restano pertanto escluse dalla sua sfera di applicazione – in quanto di competenza della Regione Friuli Venezia Giulia – Servizio Portualità e Logistica Integrata, ai sensi della Legge Regionale n. 12/2012 – le attività inerenti alle operazioni portuali, quali imbarco e sbarco, nonché rizzaggio e derizzaggio delle merci.

Gli articoli 18, 19 e 23 dell'Ordinanza n. 20/2012 e successive modifiche e integrazioni continuano a trovare applicazione per le unità navali diverse dai galleggianti non autopropulsi.

È facoltà dell'Autorità Marittima impartire prescrizioni più restrittive, qualora ritenute necessarie in relazione alla natura del carico ovvero alle caratteristiche del convoglio. A similitudine, su istanza di parte, potranno essere richieste le deroghe espressamente previste negli articoli precedenti, che saranno valutate e, se del caso, autorizzate dall'autorità marittima.

L'art. 3 dell'Ordinanza n. 01/2013 è abrogato.

Laddove si verificano danni alle bricole, alle infrastrutture portuali ovvero alle opere marittime in genere, sono a carico dell'interessato le azioni necessarie per il ripristino in efficienza delle stesse.

Art. 9

Sanzioni

I contravventori alla presente Ordinanza saranno puniti ai sensi della vigente normativa, in ragione della fattispecie violata e della tipologia di unità eventualmente coinvolta. Gli stessi saranno comunque ritenuti responsabili di ogni danno che dovesse derivare a persone o cose in conseguenza dell'inosservanza delle disposizioni impartite.

Art. 10

Pubblicità

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza, la cui pubblicità viene assicurata tramite affissione all'Albo pretorio online dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro reperibile al seguente link [Ordinanze - Guardia Costiera](#).

Porto Nogaro, lì (data acquisizione su sistema documit)

IL COMANDANTE
T.V. (CP) Roberto PELLEGRINO