



# CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE

ORDINANZA N. 75/1995

## IMBARCO E SBARCO DEGLI AUTOVEICOLI SU NAVI MERCANTILI

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Trieste,

**VISTA** le proprie ordinanze n. 123/90 e n.05/95 rispettivamente in data 06.12.1990 e 23.02.1995;

**VISTE:** le seguenti circolari dell'ex Ministero della Marina Mercantile:

- \* Titolo: Polizia della Navigazione - serie II - n. 2 in data 21.08.1967;
- \* Titolo: Polizia della Navigazione - serie I - n. 24 in data 10.01.1972;
- \* Titolo: Lavoro Portuale - n. 3 in data 13.07.1970;
- \* N. 3102480 in data 3.7.1990 della D.G. della Navigazione e del Traffico Marittimo;

**VISTE:** altresì le seguenti circolari del Ministero dei Trasporti e della Navigazione:

- \* Titolo: Polizia della Navigazione - serie II - n. 100 in data 6.01.1995;
- \* Titolo: Polizia della Navigazione - serie TV - n 7 in data 13.03.1995;

**VISTA:** la Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74/83);

**VISTO:** il D.P.R. 29.03.1993, N. 188 "Regolamento recante approvazione delle norme di sicurezza della navigazione per le navi passeggeri con locali da carico ro-ro e per le navi da carico RO-RO";

**RITENUTO:** necessario modificare le norme contenute nella citata ordinanza n 123/90 per conformità alle nuove disposizioni ministeriali in materia di trasporto degli autoveicoli su navi mercantili;

**RITENUTO:** opportuno redigere un testo unico aggiornato comprensivo della normativa emanata;

**VISTI** gli artt. 65,82,164, 179, 297 del Cod. Nav., nonché l'art. 54, 59, 79, 347 del relativo Reg. di Esecuzione.

Per quanto sopra,

### ORDINA

#### Art. 1

È approvato il Regolamento per l'imbarco e lo sbarco degli autoveicoli su navi mercantili e gli annessi allegati.

#### Art. 2

Le ordinanze n. 122/90 e 5/95 in premessa citate sono abrogate a partire dalla data del 01 settembre 1995, giorno di entrata in vigore della presente ordinanza

#### Art. 3

I contravventori alla presente ordinanza saranno perseguiti, a meno che il fatto non costituisca un più grave reato, ai sensi dell'art. 1174 del Codice della Navigazione.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza.

Trieste, 24.05.1995

## **MERCANTILI.**

### **Articolo 1 (Definizioni)**

Ai fini dell'applicazione delle presenti norme si intende per:

**motoveicoli:** veicoli a motore con due o tre ruote quali motocicli, motocarri;

**autoveicoli:** veicoli a motore aventi almeno quattro ruote quali autovetture, campers, roulotte, autobus, autocarri, autocisterne, autobotti, trattori stradali, autoveicoli per usi speciali, autotreni, autoarticolati, autosnodati, rimorchi, etc.;

**scontrare e/o rizzare:** l'operazione volta ad assicurare che l'autoveicolo non si sposti durante il trasporto dalla posizione di stivaggio;

### **Articolo 2 (Campo di applicazione)**

Le presenti norme si applicano alle navi mercantili, da passeggeri o da carico, che scalano nei porti di giurisdizione del Compartimento Marittimo di Trieste che trasportano autoveicoli aventi nel serbatoio il combustibile necessario alla propulsione.

### **Articolo 3 (Attestazione di idoneità della nave)**

L'idoneità delle navi ad effettuare il trasporto degli autoveicoli deve essere comprovata dai seguenti certificati:

**1. Navi Italiane:** Attestazione di Idoneità al trasporto di autoveicoli rilasciata all'uopo dal Registro Italiano Navale.

In tale attestazione deve essere altresì certificata l'idoneità della nave al trasporto degli autoveicoli alimentati con gas di petrolio liquefatto o metano;

**2. Navi straniere da carico e navi straniere da carico o da passeggeri battenti bandiera di un paese che non sia aderente alla Solas 74:**

- se costruite anteriormente al 1.9.1984 devono essere munite della "Attestazione di Idoneità al trasporto di autoveicoli ", ovvero di una dichiarazione di conformità al Cap II-2 SOLAS 74 (em. 81) rilasciata dall'Amministrazione di bandiera o da una Organizzazione dalla stessa autorizzata;
- se costruite il o dopo il 1.9.1984 devono essere munite del " Certificato di sicurezza per le dotazioni di nave da carico";

**3. Navi straniere da passeggeri:**

- se costruite anteriormente al 1.9.1984 devono essere munite della "Attestazione di Idoneità al trasporto di autoveicoli ", ovvero di una dichiarazione di conformità al Cap I-2 SOLAS 74 (Em. 81) rilasciata dall'Amministrazione di bandiera o da una Organizzazione dalla stessa autorizzata;
- se costruite io o dopo il 1.9.1934 devono essere munite della "Certificato di sicurezza per navi da passeggeri";

### **Articolo 4 (Norme per l'imbarco e lo stivaggio degli autoveicoli)**

1. Gli autoveicoli devono essere imbarcati e stivati unicamente negli spazi della nave indicati nella sopracitata certificazione.
2. A cura e sotto la responsabilità del Comandante della nave deve essere assicurata l'osservanza delle seguenti disposizioni:
  - prima dell'imbarco deve essere accertato che non vi siano perdite di combustibile dal serbatoio per il motore;
  - non devono essere imbarcati gli autoveicoli il cui carico ecceda il limite di sicurezza riportato nel documento di circolazione. L'eventuale trasporto di tali autoveicoli. può essere autorizzato dall'Autorità Marittima previo espresso parere favorevole del RINA;
  - intorno ad ogni autoveicolo deve essere lasciato uno spazio di almeno 40 centimetri;
  - devono essere lasciati liberi i passaggi di disimpegno e le zone prospicienti i mezzi antincendio.
3. il Comandante deve avere a bordo le istruzioni per il rizzaggio degli autoveicoli. Tali istruzioni devono essere esibite a richiesta dell'Autorità Marittima;
4. i veicoli di tara inferiore a 3,5 tonnellate devono essere scontrati con apposite attrezzature, quali cunei, ganasce, catene e simili. Tale operazione è obbligatoria durante la stagione invernale (**dal mese di ottobre al mese di marzo**), mentre per il restante periodo dell'anno essa è lasciata al giudizio del Comandante, che dovrà stabilire l'operazione più idonea da effettuare valutata la lunghezza del viaggio e le condizioni meteomarine;

- 5 I veicoli di tara superiore a 3,5 tonnellate devono essere sempre rizzati in conformità con quanto riportato nella tabella annessa alla Risoluzione IMO AJ 81(14), riportata in Allegato 1:
- 6 il motore degli autoveicoli deve rimanere acceso solo per il tempo necessario ad effettuare le operazioni di imbarco/sbarco:
- gli autoveicoli non devono essere collocati, neanche parzialmente, sui portelloni di carico;
  - nel caso in cui l'imbarco dei passeggeri avvenga attraverso il ponte o zone di ponte destinate allo stivaggio degli autoveicoli, in tali aree devono essere lasciati liberi corridoi, di larghezza sufficiente ed opportunamente transennati, per consentire il transito dei passeggeri.

## **Articolo 5**

### **(Condizioni per il trasporto)**

- a) durante il viaggio deve essere impedito l'accesso dei passeggeri all'interno degli autoveicoli e dei locali della nave destinati al trasporto degli autoveicoli;
- b) l'impianto elettrico degli autoveicoli deve essere spento una volta avvenuto lo stivaggio;
- c) durante la permanenza a bordo degli autoveicoli deve essere vietato eseguire lavori e riparazioni, nonché non devono essere effettuate manovre di alcun genere degli stessi,
- d) per gli autoveicoli alimentati con gas di petrolio liquefatto o metano deve essere osservato quanto segue: i
- la zona di stivaggio deve essere stabilita dal comando di bordo anche in relazione all'effettuazione dei controlli di sicurezza; |
  - la nave deve essere dotata di almeno n° 2 apparecchi portatili di rilevazione di gas;
  - riconosciuti di tipo idoneo dal RINA;
  - nei libretti di circolazione deve essere certificata che l'impianto di alimentazione risulta
  - realizzato secondo le vigenti norme emanate in materia dall'Amministrazione competente:
  - i morsetti della batteria devono essere staccati ed isolati;
  - le valvole di intercettazione del serbatoio contenente GPL o metano devono essere tenute chiuse;
  - qualora campers e roulotte siano sistemati in locali chiusi o parzialmente chiusi le valvole di intercettazione del serbatoio contenente GPL o metano devono essere tenute chiuse di permanenza a bordo.
- e) Il trasporto di autoveicoli o containers frigoriferi, che si intendono mantenere in funzione durante la loro permanenza a bordo, è subordinato alle seguenti condizioni:
- i suddetti mezzi devono essere alimentati dalla rete fissa della nave;
  - l'impianto elettrico di tali mezzi ed i cavi elettrici devono essere riconosciuti dal RINA di tipo antideflagrante nei riguardi di miscele esplosive di aria e vapori o gas di benzina.

## **Articolo 6**

### **(Disposizioni per l'arrivo delle navi)**

- 1) All'arrivo della nave il comando di bordo potrà procedere all'apertura del portellone di carico una volta completato l'ormeggio della nave. Qualora per esigenze di posizionamento del portellone di imbarco e sbarco degli autoveicoli dovesse essere indispensabile procedere alla parziale apertura del medesimo, tale operazione potrà essere effettuata a condizione che i cavi d'ormeggio siano incappellati alle bitte.
- 2) Il Comandante della nave all'atto dell'arrivo in porto dovrà consegnare all'Autorità Marittima la dichiarazione riportata in Allegato-2.

## **Articolo 7**

### **(Disposizioni per la partenza delle navi)**

- 1) Prima della partenza della nave deve essere controllato che siano chiusi in modo stagno e sicuro i portelli di accesso alla nave e tutte le altre aperture di bordo per le quali sia prescritta la chiusura ai sensi delle vigenti disposizioni di sicurezza.
- 2) I Comandanti delle navi passeggeri cui si applica la presente ordinanza e delle navi traghetto abilitate al trasporto di più di 12 (dodici) passeggeri, o tecnici, o conducenti di autoveicoli, devono integrare e sottoscrivere la Dichiarazione Integrativa di partenza con la seguente annotazione (in lingua Italiana o Inglese) relativa all'adempimento del disposto della regola 8.7.4 - Cap. II-1 della Convenzione Internazionale per la salvaguardia della Vita Umana in mare (SOLAS): "**Dichiaro di aver determinato, a**

***caricazione avvenuta, prima della partenza della nave, l'assetto e la stabilità della nave e che la stessa soddisfa ai criteri di stabilità per essa predeterminati. Di tanto ho provveduto ad effettuare annotazione sul Giornale Nautico. "***

- 3) Qualora prima della partenza, una volta presentata la sopracitata Dichiarazione Integrativa, siano mutate le condizioni in base alle quali era stata sottoscritta l'annotazione relativa alla stabilità della nave, il Comandante è obbligato a sospendere la partenza e ad informare l'Autorità Marittima.
- 4) Il Comandante della nave all'atto della partenza deve consegnare all'Autorità marittima la dichiarazione riportata in Allegato 3.

#### **Articolo 8**

##### **(Controlli, ronde e verifiche durante la navigazione)**

- 1) I Comandanti delle navi da passeggeri con locali da carico ro-ro, 0 di categoria speciale. e le navi da carico ro-ro che trasportano tecnici o conducenti di autoveicoli in numero superiore a 12 (dodici) durante la navigazione dovranno istituire e mantenere un efficiente servizio di ronda in tali locali al fine di accertare.
- 2) Qualora detto 'servizio non possa essere assicurato in modo continuativo, devono essere installati adeguati dispositivi di sorveglianza televisiva che diano sul ponte di comando la visione completa e continua del carico esistente e del suo posizionamento. In quest'ultimo caso deve essere, comunque, mantenuto Un servizio di ronda programmato (almeno una ronda ogni turno di guardia) . i
- 3) L'effettuazione e l'esito delle ronde di cui sopra deve esser annotata sul giornale nautico, ovvero su apposito registro.

# ALLEGATO 1

## TABELLA ANNESSA ALLA RISOLUZIONE IMO A.581(14)

**OMISSIS .....**

**5.3** Soggetto alle disposizioni delle note 1, 2 e 3 il numero minimo e la resistenza minima dei punti di rizzaggio dovrebbe essere con forme alla tavola seguente:

| <b>Tara del Veicolo</b><br>deformazione<br>(tonnellate)<br>GVM | <b>N° minimo di punti di</b><br>rizzaggio su ciascun<br>lato del veicolo | <b>Resistenza minima senza</b><br>permanente di ciascun<br>punto di rizzaggio<br>(Kn) |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 3,5 t <GVM <20t                                                | 2                                                                        | GVM x 10x1.2                                                                          |
| 20 t <GVM <30t                                                 | 3                                                                        |                                                                                       |
| 30 t <GVM <40t                                                 | 4                                                                        | <hr/> n(*)                                                                            |

(\*) "n" è il numero di punti di rizzaggio su ciascun lato del veicolo

**Nota 1:** peri treni, la tavola si applica ad ogni componente, vale a dire al veicolo motore e ad ogni rimorchio.

**Nota 2:** i veicoli semi rimorchio, sono esclusi dalla sopracitata tavola. Essi dovrebbero essere forniti di due punti di rizzaggio sulla parte frontale del veicolo, la cui resistenza dovrebbe essere sufficiente a prevenire il movimento laterale della parte frontale del veicolo. Un gancio di rimorchio sulla parte frontale potrebbe sostituire i due punti di rizzaggio.

**Nota 3:** se il gancio del rimorchio viene usato per assicurare i veicoli che non siano semi-rimorchi. questo non dovrebbe sostituire o essere sostituito a causa del numero minimo summenzionato e della resistenza dei punti di rizzaggio su ogni lato del veicolo.

**OMISSIS .....**

**ALLEGATO 2**  
**DICHIARAZIONE DA CONSEGNARE ALLA'ARRIVO DELLA NAVE**

**Alla CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE**

Il sottoscritto Comandante della M/n \_\_\_\_\_, di bandiera \_\_\_\_\_,

**DICHIARA**

di aver determinato, provvedendo ad effettuare apposita contestuale annotazione a pag. \_\_\_\_ del giornale nautico, a caricazione avvenuta e prima della partenza, l'assetto e la stabilità della nave, verificando che la medesima soddisfa ai criteri di stabilità per essa predeterminati. In particolare ho registrato i seguenti valori:

- mt. \_\_\_\_ immersione a prua - mt. \_\_\_\_ immersione a poppa - mt. \_\_\_\_ immersione media
- gradi \_\_\_\_ di sbandamento a dritta/sinistra Durante la navigazione è stato mantenuto un continuo ed efficace servizio di ronda, il cui esito è annotato a pag. \_\_\_\_ del \_\_\_\_ per controllare;
- la chiusura dei portelloni di accesso alla nave e tutte le altre aperture per le quali sia prescritta la chiusura dalle norme di sicurezza;
- l'eventuale spostamento degli autoveicoli imbarcati.

Lo stivaggio degli autoveicoli ed i valori registrati alla partenza **SI SONO / NON SI SONO** mantenuti inalterati durante il viaggio e all'arrivo.

(Riportare gli eventuali valori che sono variati: \_\_\_\_\_)

The undersigned Master of M/v (\_\_\_\_\_), flag (\_\_\_\_\_)

**DECLARES**

I have determined, reporting the result in log book at page nr \_\_\_, at the end of loading and before the departure, the ship's trim and the stability, checking that the parameters measured comply with the parameters established in "Master's stability instructions".

In details I recorded as follow:

\* draft forward mt. \_\_\_\_\_ - draft astern mt. \_\_\_\_\_ - medium draft mt. \_\_\_\_\_

\* ship inclination degrees \_\_\_\_\_ portside / starboardside.

During the voyage I have checked, recording the results at page nr. \_\_\_\_ of \_\_\_\_\_; that are locked all doors and the other openings in agreement to safety regulation and I oversee that the cargo are not moved from the position established at the departure.

I confirm that the parameters recorded at the departure are the same on the arrival on port.

(Report of the parameters eventually changed: \_\_\_\_\_).

Ora (time) \_\_\_\_\_ giorno (day)

Timbro e firma del Comandante  
(Masters stamp and signature)

Il sottoscritto \_\_\_\_\_ in qualità di \_\_\_\_\_;  
dichiara di aver ricevuto la presente dichiarazione nell'ora e nel giorno suindicati e di aver accertato la chiusura del portellone di carico prima della manovra di disormeggio, la correttezza dei parametri indicati relativi all'immersione ed allo sbandamento della nave, nonché il soddisfacente stivaggio degli autoveicoli.

Firma

## DICHIARAZIONE DA CONSEGNARE ALLA PARTENZA DELLA NAVE

Alla CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE

Il sottoscritto Comandante della M/n \_\_\_\_\_, di bandiera \_\_\_\_\_,

### DICHIARA

di aver adempiuto concretamente alle prescrizioni dettate dall'Ordinanza 71/95 in materia di trasporto degli autoveicoli sulle navi mercantili e di aver determinato provvedendo ad effettuare apposita contestuale annotazione a pag \_\_\_\_\_ del giornale nautico, a caricazione avvenuta e prima della partenza, l'assetto e la stabilità della nave, verificando che la medesima soddisfa ai criteri di stabilità per essa predeterminati in particolare ho registrato i seguenti valori:

- mt. \_\_\_\_\_ immersione a prua - mt. \_\_\_\_\_ immersione a poppa - mt. \_\_\_\_\_ immersione media.
- gradi \_\_\_\_\_ di sbandamento a dritta/sinistra

Mi impegno, prima di iniziare la manovra di disormeggio, a controllare che siano chiusi i portelloni di accesso alla nave e tutte le altre aperture per le quali sia prescritta la chiusura dalle norme di sicurezza e ad effettuare durante la navigazione i controlli previsti dalla citata ordinanza

I confirm that I have fully complied with the provisions set out by Ordinance 71/95 regarding the transport of motor vehicles on merchant ships and that I have taken the necessary steps to make a specific contemporaneous entry on page \_\_\_\_\_ of the nautical log, after the loading and before departure, concerning the ship's trim and stability. I have verified that the ship meets the predetermined stability criteria, and in particular, I have recorded the following values:

- \_\_\_\_\_ meters bow immersion – \_\_\_\_\_ meters stern immersion – \_\_\_\_\_ meters average immersion.
- \_\_\_\_\_ degrees of list to starboard/port.

I undertake, before beginning the unmooring operation, to check that the ship's access hatches are closed and all other openings that require closure according to safety regulations, and to perform the checks required during navigation as specified in the aforementioned ordinance

Ora (time) \_\_\_\_\_ giorno (day)

Timbro e firma del Comandante  
(Masters stamp and signature)

Il sottoscritto \_\_\_\_\_ in qualità di \_\_\_\_\_;  
dichiara di aver ricevuto la presente dichiarazione nell'ora e nel giorno suindicati e di aver accertato la chiusura del portellone di carico prima della manovra di disormeggio, la correttezza dei parametri indicati relativi all'immersione ed allo sbandamento della nave, nonché il soddisfacente stivaggio degli autoveicoli.

Firma