

Regolamento di sicurezza
Allegato all' Ordinanza n° 52/2001
Capitaneria di Porto di Civitavecchia

**SCHEMA DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO – DISPOSIZIONI PER L'
ATTERRAGGIO L'ENTRATA E L' USCITA DAL PORTO**

Art. 1

(Istituzione dello schema di separazione del traffico)

E' istituito nella zona antistante l' imboccatura del porto di Civitavecchia lo schema di separazione del traffico (Traffic Separation Scheme), convergente nel punto "C" posizionato sulle coordinate: LAT. 42° 06'.8 N – LONG 011° 44'.9 E, di seguito indicato:

- a) **AREA DI PRECAUZIONE** (Precautionary area): zona di mare a settore circolare di raggio 0,9 mg, centrato sul punto "C", avente le seguenti coordinate: LAT. 42° 06',8 N; LONG. 011° 44',9 E, compreso tra il limite circolare della zona regolamentata relativa alla piattaforma e il rilevamento 074° dell' attuale testata dell' antemurale (fanale verde);
- b) **SETTORE DI ENTRATA – USCITA** (Recommended direction of traffic flow): zona di mare compresa tra la linea esterna circolare dell' area di precauzione per una profondità di 3 Mg ed i rilevamenti veri 070° e 027° del punto "C";
- c) **ZONA DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO** (Separation zone): zona di mare di ampiezza di 200 mt e profondità 3 Mg dalla linea esterna circolare dell' area di precauzione, mediana delle corsie di entrata e di uscita;
- d) **CORSIA DI TRAFFICO IN ENTRATA** (Entering Traffic Line): zona di mare di profondità 3 Mg compresa tra la linea esterna circolare dell' area di precauzione, il Rilv 027° del predetto punto "C" e la zona di separazione del traffico;
- e) **CORSIA DI TRAFFICO IN USCITA** (Outgoing Traffic Line): zona di mare di profondità 3 Mg compresa tra linea esterna circolare dell' area di precauzione, il Rilv 070° del predetto punto "C" e la zona di separazione del traffico;
- f) **AREA DI PERICOLO PER BASSI FONDALI** (Area to be avoided): zona di mare antistante la costa delimitata dai punti:
 1. LAT. 42°07',5 N – LONG. 011° 45,4 E;
 2. LAT. 42°07',3 N – LONG. 011° 44',8 E;
 3. LAT. 42°06',5 N – LONG. 011°45',9 E;
 4. LAT. 42°06',5 N – LONG. 011°46',3 E.
- g) **ZONA DI TRAFFICO COSTIERO** (Inshore Traffic Zone): canale di ampiezza di 0,5 Mg parallelo all'antemurale, lato esterno del porto avente figura trapezoidale i cui vertici coincidono con le seguenti coordinate:
 1. LAT. 42°06',1 N – LONG. 011°46',1 E;
 2. LAT. 42°06,0 N – LONG. 011° 45',4 E;
 3. LAT. 42°04',9 N – LONG. 011°46',7 E;
 4. LAT. 42°05',3 N – LONG. 011°47',3 E.

Dette zone sono indicativamente rappresentate nell'allegato stralcio di carta nautica n° 123 "Litorale di Civitavecchia", edita dall' Istituto Idrografico della Marina Italiana, che è parte integrante del presente regolamento.

Art. 2

(Disposizioni sull' arrivo/partenza delle navi al/dal porto)

Tutte le navi in arrivo e in partenza a/da Civitavecchia, in navigazione nel bacino portuale, nello schema di separazione del traffico e nella rada, verranno plottate a mezzo radar del sistema P.A.C. (Port Approach Control) e, pertanto, hanno l'obbligo di avere contatti radio con la sala operativa della Capitaneria di Porto.

I Comandanti delle navi in atterraggio, un'ora prima dell' arrivo in porto devono comunicare la loro posizione alla sala operativa della Capitaneria di Porto a mezzo VHF-CH 16/14 e prestare ascolto su detti canali. All'atto della partenza deve essere comunicata l'ora.

Art.3

(Obblighi connessi all'uso dello schema di separazione del traffico-norme di carattere generale per tutte le navi “tradizionali-traghetti veloci ed HSC” in entrata e in uscita dal porto)

Tutte le navi “tradizionali-traghetti veloci ed HSC”, comprese le navi con merci pericolose a bordo, con l'esclusione delle petroliere dirette alla piattaforma petrolifera, in atterraggio nel porto qualunque sia la rotta di avvicinamento, devono immettersi obbligatoriamente nel “*settore di entrata*”, transitare nell'apposita “*corsia di traffico*”, ove è consentita una velocità di non superiore a 15 nodi ed entrare “*nell'area di precauzione*”, osservando le prescrizioni della Regola 10 delle Norme per Prevenire gli Abbordi in mare citate in premessa.

Nell'aria di precauzione, le unità di cui trattasi devono manovrare con la massima prudenza ed assumere una “*velocità di sicurezza*”, come definita nella Regola 6 della Colreg 72, non superiore a 10 nodi.

Nel bacino portuale, le unità di cui trattasi, devono procedere con la massima prudenza ed assumere una “*velocità di manovra*” non superiore a 6 nodi.

Con vento superiore a 10 nodi, le sole unità con lunghezza al galleggiamento inferiore a 100 metri, possono assumere una “*velocità di manovra*” fino a 10 nodi.

Analoghe limitazioni di velocità valgono per le navi (tradizionali-traghetti veloci ed HSC) in uscita dal porto, fino al traverso della piattaforma petrolifera, superata la quale è consentito assumere una velocità non superiore a 20 nodi, fino al limite esterno dello schema di separazione del traffico e quella di crociera oltre detto limite.

All'interno delle “*corsie di traffico*” le navi devono tenersi discostate dalla zona di separazione del traffico, procedere mantenendo rotte dirette ed evitare per quanto possibile, cambiamenti improvvisi delle stesse.

Nel bacino portuale e nello schema di separazione del traffico, le navi, sia in entrata sia in uscita, devono mantenere le opportune distanze di sicurezza fra loro ed evitare incroci di rotte.

Gli elementi cinematici, temporali, meteorologici e di manovra d'attraversamento dello schema di separazione del traffico nel senso trasversale, dovranno essere registrati dalla nave che la effettuano sui libri di bordo e comunicati, a cura del pilota, alla sala operativa della Capitaneria di Porto all'inizio ed al termine della suddetta manovra.

In presenza di petroliere alla torre petrolifera, tutte le navi in entrata ed in uscita dal porto devono adottare ulteriori precauzioni dettate dalle speciali circostanze del caso.

E' fatto obbligo alle navi che transitano nello schema di separazione del traffico d'effettuare l'ascolto radio a mezzo VHF CH 16/14.

Art. 4

(Divieti)

Nel tratto di mare nello schema di separazione del traffico è vietato l'ancoraggio, la sosta, la pesca ed ogni altra attività.

È vietato a tutte le navi e galleggianti di qualsiasi tipo, attraversare le zone di mare comprese nello schema di separazione del traffico nella direzione nord/sud e viceversa; sono consentite deroghe e detto principio solo alle navi con il pilota a bordo.

Il naviglio minore da traffico, da pesca e da diporto ecc, in navigazione nella direzione nord/sud e viceversa, può transitare nell'area di precauzione, usando la massima prudenza, rispettando le precedenza e le regole vigenti in materia di sicurezza e prevenzione degli abbordi in mare (Colreg 72), con divieto, quindi, d'accesso alle corsie di traffico, riservate esclusivamente al naviglio maggiore.

Art.5

(Norme particolari per le navi cisterne)

Alle navi cisterne dirette alla piattaforma petrolifera, da qualunque direzione esse provengano è vietata la navigazione all'interno delle corsie di traffico (entrata ed uscita) e nella zona di precauzione.

È consentito l'attraversamento dello schema di separazione del traffico nel senso trasversale, solo con le modalità previste dal successivo articolo 7.

Segnatamente alle condizioni d'agibilità, agli obblighi ed ai limiti delle condizioni meteomarine le prescritte per effettuare le manovre d'ormeggio e disormeggio al terminale petrolifero, si richiamano le norme di cui alla propria Ordinanza n.23/2001 del 12.04.2001.

USO DELLA RADA E ZONE D'ANCORAGGIO

Art.6

(Istituzione delle zone d'ancoraggio in rada)

Nella rada di Civitavecchia sono istituite le zone d'ancoraggio indicativamente rappresentate nell'allegato stralcio di carta nautica n.123 "Litorale di Civitavecchia", edita dall'Istituto Idrografico della Marina Italiana, che è parte integrante del presente Regolamento, delimitate dalle seguenti coordinate geografiche:

Area "A" destinate a tutte le navi ad eccezione di quelle che trasportano merci pericolose;

- a) LAT. 42°04'40" N – LONG. 011°44'43" E,
- b) LAT. 42°04'49" N – LONG. 011°45'54" E,
- c) LAT. 42°04'12" N – LONG. 011°46'34" E,
- d) LAT. 42°03'42" N – LONG. 011°45'42" E.

Area "B" destinate solo alle navi che trasportano merci pericolose;

- c) LAT. 42°04'12" N – LONG. 011°46'34" E,
- d) LAT. 42°03'42" N – LONG. 011°45'42" E,
- a) LAT. 42°03'42" N – LONG. 011°47'06" E,
- b) LAT. 42°02'51" N – LONG. 011°46'35" E.

E' fatto obbligo alle navi che sostano nella rada, di ancorarsi esclusivamente nelle suddette aree, ove è vietata la pesca.

Diversa esigenze operative degli ancoraggi ed eventuali deroghe, saranno valutate ed autorizzate di volta in volta dall'Autorità Marittima.

I Comandanti delle navi, al termine della manovra d'ancoraggio devono obbligatoriamente comunicare alla sala operativa della Capitaneria di Porto l'ora ed il punto di fonda. Analoga comunicazione, segnatamente all'ora, deve essere effettuata alla partenza.

In presenza di navi all'ancora, il transito nelle zone d'ancoraggio è consentito usando la massima prudenza, tenendo una distanza di sicurezza e rispettando le precedenza e le regole vigenti in materia di sicurezza e prevenzione degli abbordi in mare (Colreg 72).

Art.7

(Obblighi relativi alle navi con merci pericolose in rada)

Il pilotaggio è obbligatorio per le navi cisterne:

- nella zona di mare compresa nel raggio di un miglio dalla piattaforma petrolifera;
- per dirigere dall'area d'ancoraggio alla piattaforma e viceversa, attraverso lo schema di separazione del traffico.

L'attraversamento del *sistema di separazione del traffico* da parte delle navi cisterne, con il pilota a bordo, deve avvenire evitando incroci di rotte d' altre navi e nel rispetto delle precedenza e delle regole vigenti in materia di sicurezza e di prevenzione degli abbordi in mare (Colreg 72).

Le navi con merci pericolose alla fonda, con l'esclusione delle navi cisterne, per dirigere verso il porto devono portarsi obbligatoriamente sul limite dell'area di precauzione per imbarcare il pilota, qualora obbligate, con il divieto d' entrate nel sistema di separazione del traffico.

È fatto obbligo ai comandanti delle navi che effettuano dette manovre di comunicarle alla sala operativa della Capitaneria di Porto.

Art.8

(Servizio tecnico – nautici ed altri in rada)

ai mezzi destinati ai servizi tecnico – nautici del porto: pilotaggio, rimorchio, ormeggio, battellaggio, nonché bunkeraggio, raccolta rifiuti, servizi rifiuti, servizi integrativi antincendio ed antinquinamento, ecc. è fatto divieto d'attraversare il settore d'entrata e d'uscita dello schema di separazione del traffico.

Eventuali deroghe potranno essere autorizzate dall' Autorità Marittima, qualora ricorrano circostanze di fattibilità.

IL COMANADANTE
Capitano di Vascello (CP)
Erasmus VIOLA