



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO - GUARDIA COSTIERA
TRIESTE**

ORDINANZA N. 43/2014

DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE NELLA RADA E NEL PORTO DI TRIESTE

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Trieste:

- VISTO** il Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 196 e s.m.i.;
- VISTA** la Circolare n. 23, serie II, Titolo "Polizia e Sicurezza dei Porti – Vigilanza Costiera" del 23.06.1994 dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei Porti;
- VISTA** l'Ordinanza n. 08/06 in data 11 maggio 2006, intitolata "Disciplina della Navigazione nella rada e nel porto di Trieste", e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTO** il Decreto dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione – Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei Porti – in data 02.09.1996 con il quale è stata decretata l'obbligatorietà del servizio di pilotaggio nel porto di Trieste e stabilite le relative modalità di esecuzione;
- VISTO** il dispaccio prot. 83/051908/II in data 24.10.1996 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto con oggetto: Traffico unità mercantili – Piano assegnazione punti di fonda;
- VISTA** l'Ordinanza n. 04/01 in data 9 febbraio 2001 della Capitaneria di Porto di Trieste relativa all'istituzione del servizio di accompagnamento o "escort";
- VISTA** l'Ordinanza a firma congiunta tra la Capitaneria di Porto di Trieste e l'Autorità Portuale di Trieste rispettivamente n.95/2013 e 45/2013 in data 03 settembre 2013, relativa alla regolamentazione degli ormeggi dei moli Pescheria e Venezia del porto Doganale di Trieste;
- VISTA** l'Ordinanza n.132/2013 in data 18 novembre 2013, relativa alla regolamentazione delle prestazioni indispensabili del servizio di rimorchio;
- CONSIDERATA** la necessità di rideterminare i punti di fonda, prevedendone l'implementazione in ragione dell'aumento di traffico registrato negli ultimi anni, e prevedendo altresì di stabilire dei punti di fonda per il Porto di Monfalcone, la cui naturale zona di rada ricade nelle acque del Compartimento Marittimo di Trieste;
- PREMESSO** che tutte le posizioni geografiche riportate sono riferite al Datum WGS84;
- RITENUTO** opportuno, alla luce delle su esposte considerazioni, redigere un testo aggiornato della regolamentazione della navigazione e della sosta nel porto di Trieste e nelle relative adiacenze;
- ACQUISITO** per quanto di competenza, il parere della locale Corporazione dei Piloti, dell'Autorità Portuale di Trieste e dell'Istituto Idrografico della Marina;

VISTI

gli articoli 17, 30, 62, 81 del Codice della Navigazione e 59 del relativo Regolamento di esecuzione;

ORDINA

CAPITOLO PRIMO

DEFINIZIONI DEI LIMITI DELLA RADA, DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE DELLE NAVI CHE APPRODANO NELLA RADA E NEL PORTO DI TRIESTE (le coordinate sono riferite al Datum WGS84)

ARTICOLO 1

(Obblighi generali delle navi all'interno dell'area VTS di Trieste)

Nell'area di competenza del VTS di Trieste, così come definita dal decreto 22 maggio 2013 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ovvero delimitata dalla spezzata che congiunge i punti individuati dalle seguenti coordinate geografiche:

- A) LAT 45° 43' 34.9200" N – LONG 013° 41' 23.5800" E
- B) LAT 45°42' 27.0000" N – LONG 013° 34' 36.0000" E
- C) LAT 45°36' 59.1600" N – LONG 013°34' 36.0000" E
- D) LAT 45°37' 50.3700" N – LONG 013°37' 47.3300" E
- E) LAT 45° 35' 56.3700" N – LONG 013°42' 44.3400" E
- F) LAT 45°35' 41.3700" N – LONG 013°43' 08.3400" E
- G) LAT 45°35' 42.8906" N – LONG 013° 43' 23.2698" E

le navi soggette al regime di partecipazione al sistema di monitoraggio del traffico navale, di cui all'art. 3 del D. L.vo 19 agosto 2005 n.196 e successive modifiche ed integrazioni, devono attenersi agli obblighi conseguenti di legge ed inoltre rispettare le seguenti particolari prescrizioni:

- a) assicurare l'ascolto continuo in VHF, sul canale 11;
- b) effettuare la navigazione con particolare cautela;
- c) controllare costantemente la propria posizione per poterla comunicare con immediatezza, a richiesta dell'Autorità VTS di Trieste;
- d) comunicare tempestivamente all'Autorità VTS di Trieste ogni avaria, sinistro, perdita di carico, o altro inquinante presente a bordo, che intervenga successivamente all'invio della comunicazione di cui all'allegato 2 del decreto 22 maggio 2013 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (l'osservanza delle sopra elencate prescrizioni e procedure non esime le navi in navigazione nell'area VTS di Trieste dall'osservanza delle norme della COLREG 1972 ratificata con legge 27 dicembre 1977, n. 1085).

ARTICOLO 2

(Definizione dei limiti della rada di Trieste)

La rada di Trieste, evidenziata nell'allegato stralcio di carta nautica, è l'area adiacente al porto di Trieste compresa tra la congiungente i seguenti punti:

- LIMITE SUD -**
 - a) 45°36.778'N – 013°44.283'E (segnalamento EF n.4458)
 - b) 45°36.616'N – 013°40.977'E (confine di Stato)
 - c) 45°36.995'N – 013°39.992'E (confine di Stato)
- LIMITE OVEST -**
 - c) 45°36.995'N – 013°39.992'E (confine di Stato)
 - d) 45°42.039'N – 013°39.992'E

LIMITE NORD -

- d) 45°42.039'N – 013°39.992'E
- e) 45°42.039'N – 013°40.991'E
- f) 45°41.038'N – 013°40.991'E
- g) 45°41.038'N – 013°43.598'E

LIMITE EST -

- g) 45°41.038'N – 013°43.598'E
- h) Fanale verde posto all'estremità N della diga di protezione del Porto Franco vecchio (EF 4388)
- i) Fanale rosso posto all'estremità S della diga di protezione del Porto franco Vecchio (EF4402)
- j) Fanale verde posto all'estremità N del tratto settentrionale della diga Luigi Rizzo – Porto Franco Nuovo (EF 4426)
- k) tratti settentrionale, centrale e meridionale della diga Luigi Rizzo e congiungenti le loro testate
- l) Fanale rosso posto all'estremità S del tratto meridionale della diga Luigi Rizzo – Porto Franco Nuovo (EF 4457)
- m) 45°36.778'N – 013°44.283'E (segnalamento EF n.4458)

ARTICOLO 3

(Zone della rada riservate all'ancoraggio delle navi destinate al porto di Trieste)

3.1 ZONA SUD

3.1.1 Riservata all'ancoraggio di navi cisterna (petroliere, chimichiere e gasiere). Zona esterna al tratto meridionale della diga L.Rizzo e compresa tra la congiungente i punti:

- a) Lat 45°37.338'N – Long 013°44.253'E (diga Luigi Rizzo)
- b) Lat 45°37.338'N – Long 013°39.992'E
- c) Lat 45°38.662'N – Long 013°39.992'E
- d) Lat 45°37.885'N – Long 013°44.128'E (EF 4450)

All'interno della zona sud è ricompresa la parte settentrionale dell'area di pesca regolamentata con l'Ordinanza n. 12/2009 di questa Capitaneria di Porto.

3.1.2 PUNTI DI FONDA

Nella predetta zona sono individuati i seguenti punti di fonda:

- A1:** Lat 45° 37.800' N - Long 013° 42.050' E
- A2:** Lat 45° 37.550' N - Long 013° 41.300'E
- A3:** Lat 45° 38.100' N - Long 013° 41.300'E
- A4:** Lat 45° 37.600' N - Long 013° 40.500'E
- A5:** Lat 45° 38.200'N - Long 013° 40.500' E

3.1.3 PUNTO DI FONDA PER SBARCO RESIDUI OLEOSI E BUNKERAGGIO PER NAVI CISTERNA.

S1: Lat 45° 37.700'N - Long 013° 42.900'E

3.2 ZONA NORD

3.2.1 Zona compresa tra la congiungente i punti:

- a) Lat 45°39.665'N – Long 013°39.992'E
- b) Lat 45°41.038'N – Long 013°39.992'E

- c) Lat 45°41.038'N – Long 013°43.598'E (punto g – rada)
- d) Lat 45°39.846'N – Long 013°45.424'E (punto h – rada EF4388)
- e) Lat 45°39.313'N – Long 013°45.740'E (EF4402)

3.2.2 PUNTI DI FONDA AREA PONENTE

L'area di ponente è riservata all'ancoraggio delle navi cisterna - nel caso in cui siano occupati i punti di fonda della Zona Sud - e di quelle che trasportano merci pericolose.

Nella predetta area sono individuati i seguenti punti di fonda:

- B1:** Lat 45° 39.900'N - Long 013° 42.250'E
- B2:** Lat 45° 39.900'N - Long 013° 41.350'E
- B3:** Lat 45° 39.900'N - Long 013° 40.450'E
- B4:** Lat 45° 40.650' N - Long 013° 42.250'E
- B5:** Lat 45° 40.650'N - Long 013° 41.350'E
- B6:** Lat 45° 40.650'N - Long 013° 40.450'E

3.2.3 PUNTI DI FONDA AREA LEVANTE

L'area di levante è riservata all'ancoraggio delle navi che non trasportano merci pericolose.

Nella predetta area sono individuati i seguenti punti di fonda:

- C1:** Lat 45° 39.650' N -Long 013° 43.750'E
- C2:** Lat 45° 39.750'N - Long 013° 43.050'E
- C3:** Lat 45° 40.100'N - Long 013° 43.750'E
- C4:** Lat 45° 40.200' N -Long 013° 43.050'E
- C5:** Lat 45° 40.550'N - Long 013° 43.750' E
- C6:** Lat 45° 40.650'N - Long 013° 43.050'E

In caso di indisponibilità dei predetti punti di fonda può essere autorizzato dal Vessel Traffic Service (VTS) Trieste – sentito il pilota di turno presso la Corporazione Piloti - l'ancoraggio ad Ovest del meridiano 013° 39,9916' E.

3.2.4 PUNTO DI FONDA PER SBARCO RESIDUI OLEOSI E BUNKERAGGIO NAVI DIVERSE DALLE NAVI CISTERNA.

- S2:** Lat 45° 39.900' N - Long 013° 44.400'E

3.3 PUNTI DI FONDA PER LE NAVI DESTINATE AI PORTI DI TRIESTE E MONFALCONE CHE NON TRASPORTANO MERCI PERICOLOSE (ZONA TM).

3.3.1 Zona compresa tra la congiungente i punti:

- a) Lat 45°42.039'N – Long 013°39.992'E
- b) Lat 45°42.039'N – Long 013°40.991'E
- c) Lat 45°41.038'N – Long 013°40.991'E
- d) Lat 45°41.038'N – Long 013°39.992'E

3.3.2 nella predetta area sono individuati I seguenti punti di fonda:

- TM1:** Lat 45° 41.739' N - Long 013°40.211'E
- TM2:** Lat 45° 41.239' N - Long 013°40.211'E

ARTICOLO 4 **(Punti di fonda destinati alle navi dirette al porto di Monfalcone)**

Nell'ambito delle acque del compartimento marittimo di Trieste sono stati individuati nr. 4 (quattro) punti di ancoraggio posti a nord-ovest e destinati all'ancoraggio delle navi dirette al porto di Monfalcone:

M1: Lat. 45° 44.150' N – Long. 013° 38.100' E

M2: Lat. 45° 43.817' N – Long. 013° 38.667' E

M3: Lat. 45° 43.483' N – Long. 013° 39.217' E

M4: Lat. 45° 43.140' N – Long. 013° 39.815' E

4.1 PUNTO DI IMBARCO E DI SBARCO DEL PILOTA PER LE NAVI IN ENTRATA ED IN USCITA NEL PORTO DI MONFALCONE:

- Posizione: Lat. 45° 44.2' N – Long. 013° 36.8' E.

ARTICOLO 5 **(Canali di entrata e di uscita)**

Nell'ambito della rada sono istituiti i seguenti canali di entrata e uscita dal porto:

5.1 CANALE NORD

5.1.1 Canale compreso tra la Zona Sud e la Zona Nord di ancoraggio e precisamente fra le seguenti direttrici:

- * Rilevamento vero 275° dal fanale rosso ubicato sulla testata Sud della diga foranea del Porto Franco Vecchio (N° 4402 Elenco Fari e Fanali) in posizione Lat 45° 39.3133' N - Long 013° 45.7400'E

- * Rilevamento vero 285° dal fanale verde ubicato all'estremità Nord del tratto meridionale della Diga Luigi Rizzo (N° 4450 Elenco Fari e Fanali) in posizione Lat 45° 37.8850' N - Long 013° 44.1283'E

5.1.2 Nel Canale Nord sono istituiti il Punto di Imbarco Pilota e la Linea di Separazione del Traffico:

- **PUNTO DI IMBARCO PILOTA**

Rilevamento Vero 293° dal fanale verde ubicato sulla testata Nord del tratto centrale della diga L. Rizzo (N° 4438 Elenco Fari e Fanali) in posizione Lat 45° 38,837' N - Long 013° 42.179'E;

- **LINEA DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO**

Direttrice avente origine sul predetto Punto di Imbarco Pilota e orientata sul Rilevamento Vero 283°.

5.2 CANALE SUD

5.2.1 Canale ubicato a meridione della Zona Sud di ancoraggio e compreso fra le seguenti direttrici:

- * Parallelo 45° 37.3383' N

* Rilevamento vero 266° dal segnalamento marittimo n. 4458 (lat. 45°36.7783'N – long. 013°44.2833'E) dell'Elenco dei Fari e Segnali da Nebbia edito dall'Istituto Idrografico della Marina (Il 3134 parte 1^), fino al confine marittimo di stato.

5.2.2 Nel Canale Sud è istituito il seguente Punto di Imbarco Pilota:

➤ **PUNTO DI IMBARCO PILOTA**

Rilevamento vero 270° dal fanale rosso ubicato sulla testata Sud del tratto meridionale della diga L. Rizzo (N° 4457 Elenco Fari e Fanali) in posizione Lat 45° 37.036' N - Long 013° 42.188' E.

ARTICOLO 6

(Divieti operanti nei canali di entrata e di uscita e nella rada)

1. Nei canali di entrata e di uscita dal porto è vietata la sosta, l'ancoraggio, la pesca e qualsiasi altra attività di superficie e subacquea;
2. Nei canali di entrata e di uscita dal porto è vietato il sorpasso tra navi, fatti salvi i casi in cui la velocità minima di manovra della nave che deve procedere al sorpasso non sia superiore alla nave da sorpassare. In tal caso dovranno essere osservate le regole della Colreg 1972 ;
3. Nella rada sono vietate le immersioni subacquee sportive salvo specifica autorizzazione della Capitaneria di Porto;

ARTICOLO 7

(Definizione dei limiti delle acque del porto di Trieste)

Le acque del Porto di Trieste sono quelle comprese tra la linea di costa e la seguente spezzata:

- A. Congiungente Faro della Vittoria e Testata Nord della diga foranea del Porto Franco Vecchio;
- B. Diga foranea del Porto Franco Vecchio;
- C. Congiungente testata Sud diga foranea del Porto Franco Vecchio con testata Nord tratto settentrionale diga L. Rizzo;
- D. Tratto settentrionale della diga L. Rizzo;
- E. Congiungente testata sud del tratto settentrionale e testata nord del tratto centrale della diga Luigi Rizzo;
- F. Tratto centrale della diga Luigi Rizzo;
- G. Congiungente testata sud del tratto centrale e testata nord del tratto meridionale della diga Luigi Rizzo;
- H. Tratto meridionale della diga Luigi Rizzo;
- I. Congiungente testata Sud tratto meridionale diga L. Rizzo, boa E.F 4458, Punta Ronco.

ARTICOLO 8

(Disciplina della navigazione nel Canale NORD e restrizioni particolari per l'ormeggio nel Punto Franco Vecchio)

1. L'entrata e l'uscita delle navi dirette o provenienti dal Punto Franco Vecchio, Porto Doganale, Punto Franco Nuovo, area ex Arsenale Triestino S. Marco, Punto Franco Scalo Legnami e banchina Altiforni di Servola, deve avvenire attraverso il canale NORD.

2. In deroga a quanto sopra, in caso di avverse condimeteo e/o situazioni contingenti in porto, il pilota di turno può utilizzare il canale SUD per entrare o uscire con le navi previa comunicazione, ai fini della sicurezza della navigazione, all'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste ed autorizzazione della stessa.
3. Il Canale NORD non può essere attraversato da Nord a Sud e viceversa da navi aventi un pescaggio superiore a 14 metri.
4. Le navi che transitano nel Canale NORD devono tenere la DRITTA.
In particolare:
 - 4.1 Le navi **in entrata** devono transitare a **Sud** della linea di separazione del traffico, lasciando sulla dritta la meda elastica segnalante l'estremità della condotta sottomarina (N°4446 Elenco Fari e Fanali);
 - 4.2 Le navi **in uscita** devono transitare a **Nord** della linea di separazione del traffico, lasciando sulla sinistra la meda elastica segnalante l'estremità della condotta sottomarina (N°4446 Elenco Fari e Fanali);
5. L'attraversamento del canale da Nord a Sud e viceversa da parte delle navi è consentito unicamente con il Pilota a bordo, ovvero dopo averne concordato le modalità e i tempi con la Stazione dei Piloti e, in tal caso, su autorizzazione dell'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste.
6. Limiti dimensionali delle navi dirette all'ormeggio ex Adriaterminal del Punto Franco Vecchio.
 - Dimensioni massime delle navi: lunghezza f.t. metri 215,00 – Larghezza metri 33,00;
 - Pescaggio massimo consentito: metri 12,00;
 - Condizioni di marea: positiva o pari a zero.
Condizioni particolari e limitazioni operative:
le navi di lunghezza superiore a 180 metri o aventi pescaggio superiore a mt. 10,78 potranno ormeggiare soltanto in ore diurne, utilizzando soltanto l'entrata Sud, avvalendosi dei seguenti ausili alla manovra, fermo restando il diniego qualora l'ormeggio di poppavia a quello assegnato risulti occupato da altre navi:
 - n. 2 piloti;
 - n. 6 ormeggiatori con due motobarche;
 - rimorchiatori in numero e potenza ritenuti adeguati a giudizio del comandante / pilota in relazione alle caratteristiche tecniche della nave ed alle condizioni meteorologiche;
 - vento al traverso di intensità inferiore a 30 km/h.
Le navi di lunghezza superiore a 180 metri o aventi pescaggio superiore a mt. 10,78 potranno disormeggiare, anche in ore notturne, utilizzando l'uscita Nord (Barcola), avvalendosi dei sotto indicati ausili alla manovra, fermo restando il diniego qualora l'ormeggio di proravia a quello assegnato risulti occupato da altre navi:
 - n. 2 piloti;
 - n. 4 ormeggiatori;
 - rimorchiatori in numero e potenza ritenuti adeguati a giudizio del comandante / pilota in relazione alle caratteristiche tecniche della nave ed alle condizioni meteorologiche.

Si precisa che, nell'area in oggetto, le manovre di ormeggio e disormeggio delle navi i cui parametri dimensionali non dovessero eccedere 180,00 metri di lunghezza f.t., 33,00 metri di larghezza e 10,78 metri di pescaggio saranno consentite nell'arco delle 24 ore in condizioni di normale operatività, fermo restando la sussistenza di condizioni meteorologiche favorevoli.

Non sarà autorizzato l'ingresso di navi aventi caratteristiche dimensionali superiori a quelle indicate, in deroga alle suddette condizioni e limitazioni operative.

ARTICOLO 9

(Disciplina della navigazione nel Canale Sud e nell'adiacente area del Vallone di Muggia e restrizioni particolari per l'ormeggio nel Punto Franco Oli Minerali e Punto Franco Industriale)

1. L'entrata e l'uscita delle navi cisterna deve avvenire attraverso il canale SUD.
Le altre navi dirette agli ormeggi del Vallone di Muggia per agevolare il traffico portuale possono indifferentemente utilizzare il Canale Nord o Sud per l'entrata o l'uscita dal porto.
Le navi di cui al precedente art. 8.1 che per motivi di dimensioni, pescaggio o difficoltà di manovra non possono utilizzare il Canale NORD, possono parimenti, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste, utilizzare il canale SUD.
2. Il canale SUD, limitatamente alla parte interna alle acque del porto come definite all'art.7, in nessun caso può essere impegnato contemporaneamente da due navi.
3. La precedenza spetta alle navi in uscita.
4. Quando una nave cisterna è in manovra è fatto divieto di iniziare qualsiasi altra manovra di navi in ingresso od uscita, che possa compromettere la sicurezza della nave cisterna. Eventuali movimenti di unità dei servizi portuali o di unità in servizio di trasporto pubblico di linea, dovranno essere coordinati tra gli stessi, la stazione piloti ed il pilota in servizio sulla nave cisterna in manovra. I comandanti delle unità dei servizi portuali e delle unità in servizio di trasporto pubblico di linea dovranno informare il Vessel Traffic Service (VTS) Trieste in merito a quanto concordato per la relativa autorizzazione.
5. Limiti dimensionali delle navi cisterna dirette al pontile di San Sabba accosti 1 e 2:
Lunghezza: metri 180
Pescaggio: metri 10,36
DWT max: 30.000 ton.
Condizioni di marea: positiva o pari a zero
6. Limiti dimensionali delle navi cisterna dirette al terminale marino SI.LO.NE.:
Lunghezza: metri 185
Pescaggio: metri 11,00
DWT max: 45.000 ton.
Condizioni di marea: positiva o pari a zero
- 7 Manovre in canale industriale:
Le navi di lunghezza sino a mt. 100, che quindi possono evolvere nel punto più largo del canale ovvero di fronte all'ormeggio Safa utilizzando l'ancora, il bowthruster e rimorchiatore, anche in presenza di navi ormeggiate alla Safa ed ai pontili Alder/Medcon, possono entrare ed uscire dal canale industriale a qualsiasi ora del giorno e della notte, fatte salve le idonee condizioni.
Le navi di dimensioni maggiori, con lunghezza compresa tra i 100 ed i 120 mt. possono evolvere nella zona sopramenzionata se gli ormeggi Safa ed Alder/ Medcon non sono entrambi occupati; in tal caso possono entrare ed uscire dal canale industriale a qualsiasi ora del giorno e della notte; se l'evoluzione non risulta possibile e si è costretti a procedere in canale a marcia indietro, la manovra dovrà essere effettuata in ore diurne.

Le navi con lunghezza superiore ai 120 mt. non possono evolvere nella zona sopramenzionata. Dette navi possono entrare od uscire in qualsiasi ora del giorno o della notte utilizzando i propri mezzi (eliche, thrusters) o con l'ausilio di rimorchiatori procedendo in moto avanti. Quando procedono a moto indietro dovranno impegnare il canale in entrata o in uscita solamente in ore diurne.

Le navi di dimensioni oltre i 160 mt. di lunghezza dovranno in ogni caso (anche se procedono in moto avanti) attendere la luce del giorno per impegnare il canale in entrata ed in uscita indipendentemente dall'uso di mezzi propri (eliche e thrusters) e/o di rimorchiatori e dovranno avvalersi, qualora procedano a moto indietro, del 2° pilota.

Le manovre in canale industriale sono comunque vincolate a condizioni meteo favorevoli; il vento o la scarsa visibilità dovuta a pioggia o nebbia potranno impedire a giudizio del comando nave e del Pilota l'entrata o l'uscita dal canale indipendentemente dall'adozione delle condizioni sopraesposte.

ARTICOLO 10

(Modalità di entrata per le navi dirette agli ormeggi)

1. I Comandanti delle unità dirette agli ormeggi nel porto di Trieste devono contattare con congruo anticipo a mezzo radio VHF (Canale 11) l'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste comunicando l'ora di previsto arrivo in rada e richiedendo le direttive per l'atterraggio, che saranno oggetto di valutazione congiunta con la locale Stazione dei Piloti. Successivamente, ricevute le istruzioni, i Comandanti delle navi contatteranno la Stazione dei Piloti a mezzo radio VHF (CH 14), per adottare le misure atte a garantire la corretta esecuzione delle istruzioni ricevute.
2. Le navi che non sono soggette all'obbligo di pilotaggio devono concordare con la predetta Stazione le modalità di movimento nel Canale NORD o SUD e nell'ambito portuale. L'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste, informata in merito, autorizzerà l'entrata.
3. Le navi che sono soggette all'obbligo di pilotaggio e che sono autorizzate all'ingresso in porto dall'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste devono essere indirizzate dalla Stazione Piloti all'accesso al Canale NORD o SUD ed imbarcare il pilota nei punti di cui agli artt. 5.1.2 e 5.2.2.

ARTICOLO 11

(Modalità di uscita delle navi dal porto)

1. In analogia a quanto disposto per l'entrata, le navi in uscita dal porto che non sono soggette all'obbligo di pilotaggio devono concordare con la Stazione dei Piloti le modalità ed i tempi di movimento nell'ambito portuale e nel Canale NORD o SUD. L'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste, informata in merito, autorizzerà l'uscita.
2. Le navi soggette all'obbligo di pilotaggio devono sbarcare il pilota nel Canale NORD o SUD oltre il meridiano 013° 43' E, proseguendo la navigazione nel canale impegnato secondo la rotta suggerita dal Pilota almeno sino al meridiano 013°40'E. E' ammesso lo sbarco del pilota per le navi in uscita, fuori dal porto anche prima del limite indicato, su richiesta del Comandante della nave, previo accertamento da parte del Pilota che non vi siano ostacoli alla libera manovra.

ARTICOLO 12

(Comunicazione delle navi in uscita)

I Comandanti delle navi, alla fine della manovra di uscita e dopo l'eventuale sbarco del pilota, devono comunicare all' Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) - Trieste, a mezzo radio VHF (Canale 11) seguendo l'apposito modulo (all. 1) i seguenti dati:

| | |
|---------|-----------------------|
| ALFA | Tipo della nave/nome; |
| BRAVO | rotta; |
| CHARLIE | velocità; |

| | |
|---------|--------------------------------|
| DELTA | destinazione; |
| ECHO | previsto arrivo; |
| FOXTROT | numero dei passeggeri; |
| GOLF | qualità e quantità del carico. |

Le navi traghetto Ro/ro e Ro/ro passeggeri, relativamente alla lettera GOLF, devono specificare, altresì, i seguenti dati:

| | |
|--------|---|
| GOLF 1 | numero autovetture (comprensivo di campers, roulotte ecc.); |
| GOLF 2 | numero di veicoli commerciali e rimorchi vuoti; |
| GOLF 3 | numero di veicoli commerciali e rimorchi carichi. |

ARTICOLO 13

(Modalità di accesso alle zone riservate all'ancoraggio delle navi)

1. I Comandanti delle unità dirette alle zone di ancoraggio della rada devono contattare con congruo anticipo a mezzo radio VHF l'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste (canale 11) e la locale Stazione dei Piloti (canale 14) per comunicare l'ora di previsto arrivo in rada, richiedendo contestualmente l'assegnazione di un punto di fonda e le istruzioni per raggiungere lo stesso, e che saranno oggetto di valutazione congiunta tra l'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste e la locale Stazione dei Piloti. Una volta ricevute le indicate istruzioni da parte dell'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste, il Comandante è tenuto a seguirle ed eventuali scostamenti dovranno essere preventivamente autorizzati;
2. Il punto di fonda, una volta raggiunto, deve essere comunicato a mezzo radio VHF (canale 11) all'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste ed a mezzo VHF (canale 14) alla Stazione dei Piloti del Golfo di Trieste riportando la sigla dell'ancoraggio impegnato.
3. Le navi già presenti alla fonda, potranno attraversare la zona di rada per recarsi al punto imbarco pilota, o lasciare la rada per la partenza anche senza utilizzare i canali Nord e Sud, solo dopo aver ricevuto precise istruzioni da parte della Stazione dei Piloti. L'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste, informata in merito, autorizzerà l'attraversamento della rada.

ARTICOLO 14

(Norme per la sosta delle navi nella zone di ancoraggio)

1. Durante la sosta nella rada, le navi devono mantenere un regolare turno di guardia, assicurando a bordo la presenza del Comandante della nave o, in assenza di questi, del 1° Ufficiale di coperta, nonché del personale necessario a consentire una rapida manovra dell'unità.
2. Le navi alla fonda devono effettuare ascolto continuo in VHF (canale 11 e 14) e devono informare l'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste di qualsiasi evento straordinario che possa pregiudicare la sicurezza della navigazione e/o costituire pericolo per l'ambiente marino.
3. Le navi cisterna, le navi che trasportano merci pericolose in genere e le navi che effettuano operazioni di bunkeraggio stando alla fonda, devono mostrare, in aggiunta ai segnali e fanali regolamentari, i seguenti segnali,
 - di giorno: bandiera rossa "B" del Codice Internazionale dei Segnali;

- di notte: fanale a luce rossa visibile a giro d'orizzonte.
Tali prescrizioni si applicano anche alle navi ormeggiate in banchina;
- 4. I galleggianti e le unità non autopropulse che sostano all'ancoraggio in rada devono essere assistite continuativamente da un rimorchiatore di adeguata potenza che deve permanere nelle immediate vicinanze.
- 5. La messa in mare di imbarcazioni di salvataggio o di servizio deve essere autorizzata, tramite richiesta via VHF canale 11, dall'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) Trieste.

ARTICOLO 15 **(Servizio ESCORT)**

1. Le navi cisterna con GT > 30.000, sia in entrata che in uscita dai terminali petroliferi e comunque dal porto di Trieste hanno l'obbligo di usufruire del servizio di accompagnamento o "escort".
2. Ogni manovra deve essere eseguita utilizzando un rimorchiatore certificato ("abilitato" o "classificato") per il servizio in parola.
3. La nave cisterna, per la manovra di entrata, deve prendere a poppa in prossimità del centro dello specchio di poppa - asse di simmetria quando possibile - uno dei rimorchiatori certificati. L'operazione deve avvenire nella posizione di imbarco pilota, Rilv. 270° dal fanale rosso ubicato sulla testata Sud del tratto meridionale della diga L.Rizzo (N° 4457 Elenco Fari e Fanali) distanza 1.5 miglia.
4. La nave cisterna, per la manovra di uscita, deve prendere a poppa, in prossimità del centro dello specchio di poppa - asse di simmetria quando possibile - uno dei rimorchiatori certificati. L'operazione deve avere inizio prima che la nave liberi tutti i cavi di ormeggio dal pontile e concludersi nella posizione di cui al punto 3.
5. La velocità della nave in manovra, con rimorchiatore legato, deve essere limitata possibilmente ai 5 (cinque) nodi, ma comunque tale da permettere il governo della nave, in ogni condizione.
6. Qualora, a giudizio del Comandante della nave e del pilota, le condizioni meteo e/o le caratteristiche dell'unità non permettano l'applicazione di quanto disposto ai punti precedenti, il servizio "escort" sarà svolto in forma "passiva". Il rimorchiatore, in questo caso, deve seguire la nave sino al punto di cui al precedente para 15.3 pronto a intervenire in caso di necessità.

CAPITOLO SECONDO **DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE E DELL'ORMEGGIO DELLE UNITA' DEI SERVIZI** **TECNICO NAUTICI, DEI SERVIZI PORTUALI, DEL NAVIGLIO DA TRAFFICO, DA** **PESCA E DA DIPORTO NELLA RADA E NEL PORTO DI TRIESTE**

ARTICOLO 16 **(Campo di applicazione)**

Il presente capitolo si applica alle unità dei servizi tecnico nautici, quando non impegnate nelle attività di pilotaggio/rimorchio/ormeggio/battellaggio, dei servizi portuali, da traffico, da pesca e da diporto, che navigano all'interno delle acque della rada e del porto di Trieste come definite agli artt. 2 e 7.

Eventuali deroghe, aventi carattere di eccezionalità a quanto stabilito dalle norme del presente capitolo potranno essere concesse solo a seguito di imprescindibili necessità che comunque tengano conto di tutti i fattori che concorrono a stabilire le condizioni di sicurezza.

ARTICOLO 17

(Norme per la navigazione nell'ambito della rada di Trieste)

1. le unità dei servizi tecnico nautici, quando non impegnate nelle attività di pilotaggio/rimorchio/ormeggio/battellaggio, dei servizi portuali, da traffico, da pesca e da diporto in navigazione nella rada di Trieste devono sempre lasciare libera la rotta alle navi in manovra nelle zone di ancoraggio o che impegnano i canali di entrata o di uscita dal porto e non ostacolare l'utilizzo delle zone di ancoraggio transitando a distanza di sicurezza e comunque non inferiore a 200 metri dalle navi.
2. Fermo restando il divieto sancito nel precedente articolo 6.1 - che vieta l'ancoraggio e la sosta nei Canali NORD e SUD a qualsiasi unità, nonché l'obbligo di lasciare libera la rotta alle navi in manovra – le unità dei servizi portuali, da traffico, da pesca e da diporto possono attraversare da Nord a Sud e viceversa i canali di entrata o di uscita dal porto unicamente seguendo la rotta più breve, e le unità a vela devono fare uso del motore ausiliario qualora installato.
3. Le attività diportistiche di gruppo non autorizzate (allenamenti etc.) devono essere comunicate preventivamente via VHF canale 11/ telefono 040676616 all'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste per ricevere il nulla-osta all'esecuzione. Le stesse devono essere immediatamente sospese, liberando la zona, qualora ricorrano i presupposti di cui al punto 1 ovvero su richiesta dell'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) Trieste. Le attività di cui sopra possono essere svolte solamente in orario diurno, in condizioni di buona visibilità, ed in condizioni meteo marine favorevoli.

ARTICOLO 18

(Norme per la navigazione in ambito portuale)

1. le unità dei servizi tecnico nautici, quando non impegnate nelle attività di pilotaggio/rimorchio/ormeggio/battellaggio, dei servizi portuali, da traffico, da pesca e da diporto in navigazione nel porto di Trieste devono sempre lasciare libera la rotta alle navi in entrata e in uscita e non ostacolarne la manovra.
2. Fermo restando l'obbligo di osservare le norme contenute nel "Regolamento per Prevenire gli Abbordi in mare", le unità dei servizi tecnico nautici quando non impegnate nelle attività di pilotaggio/rimorchio/ormeggio/battellaggio, dei servizi portuali, da traffico, da pesca e da diporto che navigano nell'ambito del porto di Trieste devono osservare le seguenti norme di comportamento:
 - 2.1 Le unità a vela dotate di motore ausiliario dovranno utilizzare il medesimo per navigare all'interno delle acque del porto come definite all'art. 7;
 - 2.2 Le unità dirette al Bacino Sacchetta, Porto Doganale e Porto Franco Vecchio devono passare in vicinanza del Molo Fratelli Bandiera in entrata, mentre le unità in uscita dalla predetta zona devono tenersi a non meno di 300 metri di distanza dal predetto Molo;
 - 2.3 Le unità in transito tra le dighe L. Rizzo e gli approdi del Porto Franco Nuovo devono mantenersi vicino alle dighe quando dirette verso il Vallone di Muggia e vicino ai Moli quando dirette verso il Porto Doganale.
3. Le unità dei servizi tecnico nautici quando non impegnate nelle attività di pilotaggio/rimorchio/ormeggio/battellaggio, dei servizi portuali, da traffico, da pesca e da diporto nel transitare all'interno delle acque portuali come definite all'art.7, **non devono**

superare la velocità di 5 (cinque) nodi e, inoltre, devono ridurre al minimo la velocità quando incrociano piccole unità, passando a distanza di sicurezza dalle stesse.

4. Alle unità dei servizi tecnico nautici quando non impegnate nelle attività di pilotaggio/rimorchio/ormeggio/battellaggio, dei servizi portuali, da traffico, da pesca e da diporto è vietato l'ancoraggio e la sosta nei punti di accesso al porto situati esternamente e tra i tratti della diga L. RIZZO e della diga del Punto Franco Vecchio, e nelle acque del porto di Trieste come definite all'art. 7.
5. Analogamente a quanto previsto al punto 17.3, le attività diportistiche di gruppo non autorizzate (allenamenti ecc) dovranno essere comunicate preventivamente via VHF canale 11/ telefono 040676616 all'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste per ricevere il nulla-osta all'esecuzione. Le stesse dovranno essere immediatamente sospese, liberando la zona, qualora ricorrano i presupposti di cui al punto 1 ovvero su richiesta dell'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste. Le attività di cui sopra potranno essere svolte solamente in orario diurno, in condizioni di buona visibilità, ed in condizioni meteo marine favorevoli.
6. Le unità da pesca dirette od in uscita dagli ormeggi del comprensorio GASLINI non dovranno in alcun modo interferire con la manovra delle navi dirette agli ormeggi del molo VII, del comprensorio dell'ex arsenale triestino San Marco e dello Scalo Legnami. In particolare, è proibito il transito delle stesse tra la nave in manovra e l'ormeggio designato per la stessa e comunque dovrà essere tenuta una distanza di sicurezza non inferiore ai 200 metri dalla nave in manovra.

ARTICOLO 19

(Limiti alla navigazione nell'area del Vallone di Muggia)

1. Alle imbarcazioni dei servizi tecnico nautici e dei servizi portuali quando non impegnate in servizi per le navi cisterna ormeggiate, da traffico, diporto e da pesca è fatto assoluto DIVIETO di transitare a distanza inferiore a metri 200 (duecento) dai pontili dei terminali di movimentazione degli oli minerali/gas siti nel Vallone di Muggia.
2. Le unità da diporto in entrata/uscita dal Canale SUD dirette a Porto S.Rocco/Muggia/Canale industriale non devono in alcun caso utilizzare la canaletta riservata alle navi cisterna, ma navigare tra la costa e le boe verdi di segnalazione della stessa; l'eventuale attraversamento deve avvenire perpendicolarmente alla canaletta e con l'utilizzo del motore da parte delle imbarcazioni che ne sono provviste. In caso di transito di navi l'attraversamento deve avvenire passando di poppa alle stesse o al rimorchiatore voltato a poppa della nave qualora in assistenza.
3. Le attività diportistiche di gruppo non autorizzate (allenamenti ecc) dovranno essere comunicate preventivamente via VHF canale 11 / telefono 040676616 all'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste per ricevere nulla-osta all'esecuzione. Le stesse dovranno essere immediatamente sospese, liberando la zona, su richiesta dell'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste. Le attività di cui sopra potranno essere svolte solamente in orario diurno, in condizioni di buona visibilità, ed in condizioni meteo marine favorevoli.

CAPITOLO TERZO
DISPOSIZIONI PER L'ORMEGGIO NEL PORTO DI TRIESTE

ARTICOLO 20
(Modalità di ormeggio delle navi)

1. L'ormeggio in andana (di punta) e l'affiancamento fra le navi in banchina deve essere espressamente autorizzato dalla Capitaneria di Porto.
2. L'ormeggio deve essere attuato con cavi di idonea robustezza ed in numero adeguato secondo quanto previsto dal "modulo di armamento" ed in modo da poter far fronte ad eventuali peggioramenti delle condizioni meteomarine.
3. Durante le operazioni di imbarco e sbarco i cavi d'ormeggio devono essere regolati in modo da non essere mai in bando.

ARTICOLO 21
(Presenza di corpi morti o stesura di cavi alle boe d'ormeggio)

La presa del corpo morto e la sistemazione di cavi alle boe d'ormeggio deve essere segnalata di giorno con il posizionamento di bandiere di colore rosso e di notte mediante illuminazione dei cavi stessi. Del pari, tutti i cavi di ormeggio che possono costituire un intralcio od un pericolo alla navigazione dovranno essere segnalati con le modalità anzidette.

ARTICOLO 22
(Cambio del posto di ormeggio)

Il cambio di posto d'ormeggio assegnato, anche nel caso di spostamento lungo la medesima banchina, deve essere preventivamente autorizzato dalla Capitaneria di Porto.

ARTICOLO 23
(Lavori di manutenzione a bordo delle navi)

Non sono consentiti, salvo espressa autorizzazione della Capitaneria di Porto, lavori di manutenzione a bordo delle navi ormeggiate nel porto di Trieste. Sono consentiti piccoli interventi che non limitino la funzionalità dell'apparato motore, l'efficienza dei servizi e delle sistemazioni di sicurezza della nave, e/o che non comportino pericolo di inquinamento.

ARTICOLO 24
(Momentaneo immobilizzo della nave)

1. La nave all'ormeggio deve mantenere un grado di approntamento tale da permetterle in qualsiasi momento di prendere il mare o di effettuare eventuali spostamenti.
2. L'esecuzione di eventuali lavori che comportano un momentaneo immobilizzo della nave deve essere autorizzato dalla Capitaneria di Porto. Nel periodo di esecuzione dei lavori, l'unità dovrà tenere un contatto continuo con la società concessionaria del servizio di rimorchio per interventi in caso di necessità.
3. Le navi cisterna autorizzate all'immobilizzo non possono svolgere alcuna ulteriore attività operativa nel periodo dei lavori salvo autorizzazione dalla Capitaneria di Porto per motivi legati alla sicurezza ambientale o della navigazione.

4. Le navi cisterna devono essere assistite da un idoneo rimorchiatore, a disposizione della nave cisterna ed estraneo ad ogni altro tipo di servizio, ormeggiato in banchina e pronto ad intervenire in caso di necessità.

ARTICOLO 25
(Comunicazioni in caso di emergenza)

1. Le unità presenti nel porto devono comunicare con immediatezza all'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste (VHF ch. 11/telefono 040676616) ogni emergenza che dovesse verificarsi a bordo.
2. Il predetto obbligo è esteso anche al personale facente parte delle squadre ausiliarie dei servizi integrativi antincendio, ai lavoratori portuali, agli operatori portuali e a chiunque altro venisse a conoscenza di una situazione di pericolo.

ARTICOLO 26
(Efficienza dell'impianto antincendio di bordo)

1. L'impianto antincendio della nave deve essere mantenuto in perfetta efficienza e in pressione ed il servizio antincendio di bordo deve essere pronto ad intervenire con immediatezza.
2. Qualora sussistano urgenti ed improrogabili motivi tecnici per i quali l'impianto fisso antincendio di bordo deve essere disattivato momentaneamente, il Comando di bordo deve richiederne la preventiva autorizzazione alla Capitaneria di Porto. Tale autorizzazione potrà essere concessa subordinatamente all'ottemperanza delle prescrizioni e condizioni di ordine tecnico che saranno impartite di volta in volta ivi incluso, comunque, l'obbligo di un rimorchiatore in banchina a disposizione della nave ed estraneo ad ogni altro tipo di servizio, pronto ad intervenire in caso di necessità.
3. Qualora per motivi di manutenzione si rendesse invece necessario lo sbarco degli estintori (portatili o stazione CO2), la ditta incaricata deve fornire alla nave equipaggiamento idoneo in sostituzione fino al ripristino della dotazione nave.

ARTICOLO 27
(Ormeggi riservati ai rimorchiatori portuali in servizio di guardia)

1. Nel porto di Trieste il servizio di guardia H24 dei rimorchiatori portuali è garantito da quattro unità alle quali sono riservati idonei ormeggi designati d'intesa con l'Autorità Portuale di Trieste. Il servizio di guardia è suddiviso per il Punto Franco Vecchio / Punto Franco Nuovo e per il Punto Franco Nuovo/ex Arsenale triestino San Marco/Punto Franco Oli Minerali/Canale Navigabile.
2. Il servizio di guardia per le aree:
 - Punto Franco Nuovo
 - ex Arsenale Triestino San Marco
 - Punto Franco Oli Minerali
 - Canale Navigabile,dovrà essere assicurato da 2 rimorchiatori dotati di classifica FFQ1. In assenza di navi all'ormeggio, da almeno 1 rimorchiatore dotato di classifica FFQ1.
Tali rimorchiatori potranno essere utilizzati:
 - nel bacino petroli (zona compresa tra il pontile Silone, Canale Industriale e terminale SIOT);

- Ferriera di Servola;
- Scalo Legnami;
- Molo VII;
- Compensorio dell'ex Arsenale triestino San Marco. Nei casi di immissione o uscita di navi dai bacini di carenaggio, ovvero di manovre di navi prive di propulsione, 1 dei suddetti rimorchiatori potrà fornire solo assistenza non voltando alcun cavo a bordo della nave impegnata nella manovra.

Uno dei due suddetti rimorchiatori potrà essere utilizzato anche fuori delle aree sopra indicate, qualora vi sia necessità e per esigenze commerciali non preventivamente programmate, sempre che gli altri 2 rimorchiatori in servizio di guardia per il Punto franco vecchio / Punto Franco Nuovo siano già impiegati in operazioni di rimorchio manovra. In tal caso ogni allontanamento dall'ormeggio di stazionamento, dovrà comunque essere preventivamente comunicato all'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste.

3. Un eventuale impiego diverso da quanto sopra indicato può essere autorizzato, esclusivamente per motivi di sicurezza, dalla sezione Tecnica della Capitaneria di Porto di Trieste ovvero, fuori dagli orari di ufficio, dall'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste.

ARTICOLO 28 ***(Divieti di ormeggio)***

A tutte le unità è fatto divieto di ormeggiare o di approdare:

1. Alle boe ed ai mezzi di segnalamento marittimo ed in prossimità dei cavi degli elettrodotti di alimentazione dei medesimi;
2. Alle testate delle dighe L.Rizzo, fino a una distanza di 30 (trenta) metri a partire dalle medesime.
3. Alla diga foranea del Porto Franco Vecchio, con le seguenti eccezioni:
 1. Nel tratto interno della diga prospiciente gli accosti 15 e 16 del porto (bacino compreso tra il molo II ed il molo III), dove è consentito l'ormeggio di fianco, ma non a pacchetto, con le seguenti limitazioni:
 - Nei primi 40 metri da sud, alle unità adibite al trasporto bagnanti/soci ed al servizio di trasporto pubblico di linea che effettuano fermata alla diga, nonché a quelle che scalano la diga per la fornitura di merci/servizi al concessionario, esclusivamente per il periodo necessario all'imbarco ed allo sbarco e con l'eventuale ausilio di idoneo pontile abbattibile che potrà essere messo in opera soltanto per il periodo di ormeggio;
 - Nel restante tratto, alle unità da diporto autorizzate allo stazionamento temporaneo (inferiore alle 24 ore) dal concessionario;
 2. Dal divieto sono escluse le unità navali delle forze di polizia e di soccorso in ragione del loro servizio;
 3. E' facoltà della Capitaneria di Porto di Trieste di sospendere, anche temporaneamente, le eccezioni di cui sopra al fine di garantire l'esecuzione in sicurezza delle manovre di ingresso / uscita delle navi che scalano il Punto Franco Vecchio.

ARTICOLO 29 ***(Approdo ed ormeggio per le unità da traffico, diporto e da pesca)***

Nel porto di Trieste le unità da traffico possono approdare ed ormeggiare unicamente nelle banchine e negli ormeggi stabiliti dalla Capitaneria di Porto di Trieste d'intesa con l'Autorità Portuale di Trieste.

Nel porto di Trieste, le unità da pesca possono approdare ed ormeggiare unicamente nelle banchine ad esse dedicate, ed individuate con apposita Ordinanza d'intesa con l'Autorità Portuale di Trieste.

Nel porto di Trieste, le unità da diporto possono approdare ed ormeggiare unicamente negli spazi a tale scopo destinati ed assentiti in concessione.

ARTICOLO 30 **(Navi in disarmo)**

Il disarmo delle navi, nel porto di Trieste, deve essere autorizzato dalla Capitaneria di Porto.

A bordo della nave autorizzata al disarmo dovrà essere mantenuto un adeguato numero di marittimi, in possesso di certificati appropriati in corso di validità rilasciati ai sensi della STCW 78/95, preventivamente determinato dalla Capitaneria di Porto di Trieste o dall'Amministrazione di bandiera della nave su proposta dell'armatore, con funzioni di guardiania, di security e di gestione delle emergenze che dovessero verificarsi a bordo, tenuto conto dei servizi che si intendano mantenere attivi. Di detti marittimi verrà fatta menzione nel documento autorizzativo.

Nel caso che la nave in disarmo non sia in grado di assicurare le condizioni di vita a bordo della medesima, l'armatore della nave deve designare un responsabile il cui nominativo ed i recapiti devono essere notificati a questa Capitaneria di Porto. Il responsabile della nave deve essere sempre rintracciabile ed effettuare frequenti verifiche a bordo ed agli ormeggi.

Tutte le società che svolgono attività in ambito portuale con l'uso di mezzi nautici per i quali non è prevista la permanenza continua a bordo, devono designare un responsabile il cui nominativo ed i recapiti telefonici devono essere notificati a questa Capitaneria di Porto. Il responsabile così individuato dalla società deve essere sempre rintracciabile ed effettuare frequenti verifiche a bordo ed agli ormeggi.

CAPITOLO QUARTO **COMUNICAZIONI ALL'AUTORITA' MARITTIMA - VESSEL TRAFFIC SERVICE (VTS)** **DI TRIESTE**

ARTICOLO 31 **(Comunicazioni dei Piloti del porto)**

1. Il Pilota di turno all'atto dell'inizio del servizio deve comunicare i seguenti dati all'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste:

1. NOME DELLA NAVE;
2. ORA DI INIZIO MANOVRA DI ENTRATA / USCITA;
3. NUMERO DEI RIMORCHIATORI UTILIZZATI.

Ultimato il servizio dovrà essere comunicata l'ora di fine manovra nonché eventuali variazioni ai dati già forniti.

2. Il pilota che opera su navi in arrivo o in partenza dal porto informa immediatamente per le vie brevi l'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) Trieste, qualora nell'esercizio della propria funzione venga a conoscenza di anomalie che possano costituire un rischio per la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino. Le informazioni, contenenti le indicazioni di cui al comma 2 dell'art.14 del D.Lgs 24.03.2011, n°53, dovranno essere successivamente trasmesse con urgenza in formato elettronico a sicnav.cptrieste@mit.gov.it e so.cptrieste@mit.gov.it.

ARTICOLO 32

(Comunicazioni della Società concessionaria del Servizio di Rimorchio)

La società concessionaria del servizio di rimorchio navi deve assicurare che venga comunicato all'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste:

1. Ogni spostamento dei rimorchiatori di guardia dedicati all'area Punto Franco Nuovo, dell'area dell'ex Arsenale Triestino San Marco, del Punto Franco Oli Minerali e del Canale Navigabile;
2. La dislocazione fuori dalle acque del porto e della rada dei rimorchiatori in concessione, qualora autorizzati.

Ogni allontanamento dei rimorchiatori al di fuori dell'area oggetto della concessione di rimorchio deve essere autorizzato dalla Capitaneria di Porto – Sezione Tecnica. In nessun caso può essere consentito che in porto siano presenti meno di 4 (quattro) rimorchiatori.

ARTICOLO 33

(Comunicazioni delle Società concessionarie del Servizio di Bunkeraggio)

I Comandanti delle unità impiegate per il bunkeraggio delle navi nella rada e nel porto di Trieste, prima di lasciare gli ormeggi stanziali devono contattare la Stazione dei Piloti del Golfo di Trieste al fine di assicurarsi circa il traffico portuale in atto. Successivamente, prima di iniziare il servizio, devono comunicare all'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste il seguente messaggio:

1. ORA DI INIZIO DEL VIAGGIO
2. ZONA DEL PORTO DI DESTINAZIONE
3. NOME DELLA NAVE DA RIFORNIRE
4. QUANTITATIVO E TIPO DEL PRODOTTO OGGETTO DEL RIFORNIMENTO
5. MEZZI IMPIEGATI

Ultimato il servizio deve essere comunicata l'ora di fine bunkeraggio.

Inoltre, prima di iniziare il trasferimento dal luogo del bunkeraggio per gli ormeggi stanziali, devono contattare la Stazione dei Piloti del Golfo di Trieste al fine di assicurarsi circa il traffico portuale in atto.

ARTICOLO 34

(Comunicazioni della società addetta al servizio di pulizia degli specchi acquei)

La società concessionaria del servizio di pulizia degli specchi acquei deve assicurare che venga giornalmente comunicato all'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste per ogni mezzo impiegato in tale attività quanto segue:

1. NOME DELL'UNITA'
2. ZONA DI ATTIVITA'
3. ORARIO DI INIZIO E FINE DI SERVIZIO.

ARTICOLO 35

(Comunicazioni delle società addette al servizio di trasporto passeggeri e merci da e per le navi in porto e nella rada - battellaggio)

1. I Comandanti delle unità impiegate per il servizio locale di trasporto passeggeri e merci, prima di intraprendere il viaggio da e per le navi, devono comunicare all'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste il seguente messaggio:
 - a) ORA DI INIZIO DEL VIAGGIO
 - b) NAVE O ZONA DEL PORTO DI DESTINAZIONE
 - c) NUMERO DEI PASSEGGERI TRASPORTATI
 - d) EVENTUALI MEZZI RIMORCHIATI.
2. Il Comandante dell'unità deve essere fornito dell'elenco equipaggio e dell'elenco delle persone e dei beni destinati a bordo della nave.
3. Prima di lasciare l'ormeggio per dirigere verso la nave, il Comandante dell'unità deve riscontrare che non siano presenti a bordo materiali non dichiarati e deve controllare l'identità delle persone e la presenza delle stesse nell'elenco degli autorizzati a raggiungere la nave. In caso di presenza di materiali sconosciuti o di persone non comprese negli elenchi il Comandante non effettua il viaggio e dà pronta informazione all'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste.

ARTICOLO 36

(Comunicazione di evento straordinario)

I Comandanti delle unità dei servizi tecnico nautici e dei servizi portuali sono altresì tenuti a comunicare tempestivamente all'Autorità Marittima - Vessel Traffic Service (VTS) di Trieste ogni evento straordinario che dovesse occorrere durante l'espletamento del servizio.

CAPITOLO QUINTO DISPOSIZIONI FINALI

ARTICOLO 37

(Articolo punitivo)

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

Chiunque viola o contravviene ad una o più delle norme della presente Ordinanza, incorrerà, qualora il fatto non costituisca reato:

- a) se alla condotta di un' unità da diporto, nell'illecito amministrativo di cui al comma 3 dell'art. 53 del D. L.vo 18 luglio 2005, n. 171;
- b) negli altri casi, nell'illecito amministrativo di cui all'art. 1174 del Codice della Navigazione.

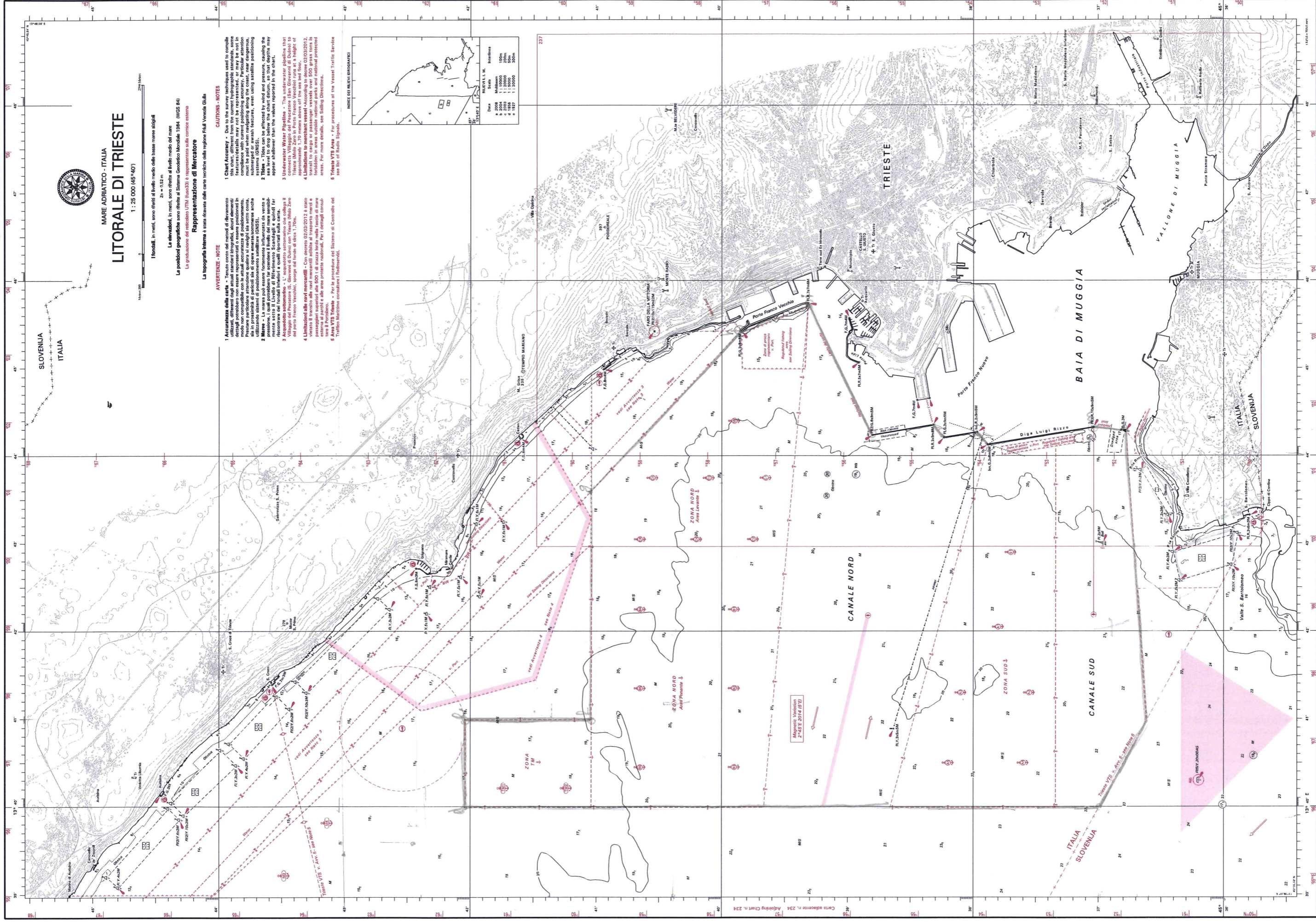
ARTICOLO 38

(Disposizioni finali)

La presente Ordinanza entra in vigore il giorno 03 novembre 2014 ed abroga e sostituisce l'Ordinanza n. 08/6 in data 11 maggio 2006 ed ogni altra disposizione in contrasto con le norme della presente.

Trieste, li 28 OTT. 2014

IL COMANDANTE
Capitano di Vascello (CP)
Goffredo BONI



MARE ADRIATICO - ITALIA
LITORALE DI TRIESTE

1:25 000 (45°40')

Il fonsello, in metri, sono riferiti al livello medio delle basse marea sigillati
Z₀ = 0,32 m

Le elevazioni, in metri, sono riferite al livello medio del mare

Le posizioni geografiche sono riferite al Sistema Geodetico Mondiale 1984 (WGS 84)

La graduazione del reticolato UTM (Rico33) è rappresentata sulla cornice esterna

La topografia interna è stata ricavata dalle carte tecniche della regione F44/Venezia Giulia

CAUTIONS - NOTES

- 1 Chart Accuracy** - Due to the survey techniques used to compile this chart, different from the current hydrographic standards, some data may not be compatible with the current standards. Particular attention must be paid when navigating along the coast, near dangerous rocks, reefs, shoals, and other features, even when using electronic positioning systems (GNSS).
- 2 Tides** - Tides can be affected by wind and pressure, causing the water level to rise or fall above or below the values reported in the chart.
- 3 Underwater Water Pipeline** - The underwater pipeline that connects Villaggio del Pescatore (San Giovanni di Duino) to Trieste (Molo Zero in Porto Franco Vecchio) runs at a height of 100 meters from the seabed. It is a high-voltage pipeline (110 kV) and is not to be crossed by merchant vessels. According to decree 02/03/2012, transit to cargo or passenger vessels over 500 gross tons is prohibited. For more details, see Sailing Directions.
- 4 Limitations to the System of Control of the Vessel Traffic Service (VTS)** - For procedures of the Vessel Traffic Service (VTS) in Trieste, see the VTS Area.

AVVERTENZE - NOTE

- 1 Accuratezza della carta** - Tenuto conto dei metodi di rilevamento utilizzati, differenti dagli attuali standard idrografici, alcuni elementi della carta potrebbero non essere compatibili con gli attuali standard. Particolare attenzione qualora si naviga da costa, nei pressi di scogli, scogli, banchi, e altre caratteristiche, anche quando si utilizzano sistemi di posizionamento satellitare (GNSS).
- 2 Maree** - La marea può essere fortemente influenzata da vento e pressione, causando il livello dell'acqua di alzarsi o abbassarsi rispetto ai valori riportati nella carta.
- 3 Pipeline sottomarina** - La pipeline sottomarina che collega il Villaggio del Pescatore (S. Giovanni di Duino) con Trieste (Molo Zero in Porto Franco Vecchio) si trova ad una altezza di 100 metri dal fondo di circa 1,7 km.
- 4 Limitazioni alle navi mercantili** - Con decreto 02/03/2012 è stato vietato il transito alle navi mercantili sotto il trasporto merci e passeggeri di oltre 500 tonnellate di stazza lorda. Per maggiori informazioni, vedere il Regolamento di Navigazione e il Regolamento di Controllo del Traffico Marittimo.

INDICE DEI RILEVAMENTI IDROGRAFICI

| RELEVAMENTO | L. L. M. | Scala | Indirizzo |
|-------------|----------|---------|-----------|
| 1 | 2004 | 1:10000 | 100m |
| 2 | 2004 | 1:10000 | 50m |
| 3 | 1999 | 1:5000 | 25m |
| 4 | 1999 | 1:5000 | 25m |
| 5 | 1927 | 1:3000 | 50m |