

## RIASSUNTO ORDINANZA 138/2015

**Ambito di applicazione:** il Regolamento si applica SOLO alle navi da crociera.

**Divieti:** fatto salvo motivazioni legata alla sicurezza della navigazione ed alla salvaguardia della vita in mare, è vietato:

- dare fondo in zona diversa da quella presentata nei successivi articoli
- raggiungere la zona di fonda con rotta diversa da quella dei successivi articoli
- lasciare la fonda con rotta diversa da quella dei successivi articoli

**Zona di fonda:** ecco le coordinate

- A. Lat. 44°18,87 N – Long. 009°13',40 E
- B. Lat. 44°18,87 N – Long. 009°14',09 E
- C. Lat. 44°17,80 N – Long. 009°14',46 E
- D. Lat. 44°17,80 N – Long. 009°13',77 E

Nei punti A e D saranno installate Meda 1 e Meda 2 con seguenti caratteristiche:

- ✓ colore giallo
- ✓ altezza sul livello del mare 7 metri
- ✓ colore della luce gialla lampeggiante
- ✓ periodo luminoso 2sec (0,3 sec lampo + 1,7sec eclisse)
- ✓ portata 4nm a giro d'orizzonte
- ✓ miraglio di colore giallo a forma di croce di Sant'Andrea (X) posto sopra la sorgente luminosa ed avente funzione di trasmettitore radar
- ✓ trasmettitore della posizione per la localizzazione A.I.S. della meda
- ✓ anemometro per il rilevamento della velocità e della direzione del vento superficiale posto a quota + 7metri (solo Meda 2)
- ✓ misuratore dell'altezza dell'onda con sonda ad ultrasuoni (Meda 2)

Le navi da crociera devono dare fondo all'ancora all'interno della suddetta zona avendo cura di mantenere l'unità costantemente all'interno della zona di fonda.

E' vietato oltrepassare in qualunque momento, anche in corso di manovra, la linea congiungente tra la Meda 1 e la Meda 2.

**Entrata ed uscita dalla zona di fonda:**

- entry point per la zona di fonda (Gate 2) Lat. 44°16,6' N – Long. 009° 17 E
- exit point dalla zona di fonda (Gate3) Lat. 44°16 N – Long. 009°16' E

**Procedure specifiche per la zona di fonda:**

- all'interno della zona possono ormeggiarsi contemporaneamente 2 navi da crociera
- eventuali richieste superiori a 2 saranno valutate per deroga da Ufficio Circondariale Marittimo di SML
- il trasferimento dei passeggeri bordo/terra e viceversa dovrà esser fatto a mezzo unità minore (tender) con il percorso più breve possibile alla facility ISPS
- durante le fasi del trasferimento deve essere mantenuto il contatto radio tra unità minore ed il bordo

**Rotte di avvicinamento/allontanamento:**

- 1) Prima di entrare all'interno della fascia di mare prospiciente Portofino i Comandanti devono:
  - ❖ valutare le condimeteo in atto esaminando anche i dati rilevati dai sensori per la misurazione del vento e dell'onda installati su Meda 2 e riportati su pagina web dedicata;
  - ❖ verifica che la rotta da seguire sia libera da traffici;

- ❖ transitare dal Gate 2 Entry Point rilevando al radar il riflettore della Meda 1 su Rlv310° ed il riflettore della Meda 2 su Rlv296° per poi assumere la rotta Rv 310° per l'ingresso alla zona di fonda, mantenendo la prora sulla traccia radar della meda 1.

2) Per lasciare la zona di fonda, i comandanti devono dirigere, in assetto di manovra, con rotta diretta ed opportuna (Rv138°) in direzione del Gate 3 Exit Point, anche considerando il rilevamento del riflettore radar della Meda 2 dritto in poppa su Rlv318°.

#### **Procedure comuni:**

- se non programmate le navi passeggeri che intendono scalare devono avanzare richiesta almeno 48 prima dell'arrivo tramite Agenzia Marittima
- il Comando bordo della nave autorizzata ad ancorarsi all'interno dell'area di fonda arrivando in prossimità dell'Entry Point deve contattare la sala operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di SML via VHF sui canali 16 (chiamata) e 11 (lavoro) comunicando le seguenti caratteristiche:
- nome della nave e nominativo internazionale
- posizione
- rotta e velocità
- eventuali avarie
- recapito telefonia mobile di immediata ricevitibilità
- ogni altro elemento utile
- appena ultimata la manovra di ancoraggio il Comando bordo della nave dovrà comunicare alla sala operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di SML via VHF sui canali 16 (chiamata) e 11 (lavoro) le seguenti informazioni:
- ora effettiva di arrivo
- coordinate geografiche del punto di fonda
- lunghezza della catena calumata
- numero di unità minori (tenders) che saranno impiegate per il trasbordo
- durante il periodo di sosta il Comando bordo dovrà:
- mantenere l'assetto di navigazione
- mantenere l'ascolto radio continuo su VHF Canale 16
- mantenere in perfetta efficienza il complesso dei servizi di bordo
- garantire la presenza a bordo di personale in numero sufficiente e con qualifica per ogni tipo di manovra
- prevedere un controllo sistematico, da parte della guardia in plancia, della posizione di fonda
- garantire che la nave mostri i fanali ed i segnali prescritti dal "regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare" (COLREG '72)
- eseguire ronde ad intervalli costanti
- rafforzare, in caso di peggioramento condimeteo, i servizi di vedetta e ronda
- adottare ogni precauzione utile a consentire le operazioni in sicurezza per i passeggeri e per la tutela dell'ambiente marino
- allontanarsi dalla zona di fonda in caso di peggioramento delle condimeteo
- è fatto obbligo al comando di bordo di informare immediatamente l'Autorità marittima in merito ad avarie o eventi che possano costituire pericolo per la vita umana in mare, per la nave e la navigazione ovvero per l'ambiente marino
- a bordo delle navi non sono consentiti (fatto salvo esposte autorizzazioni della Autorità Marittima) lavori di manutenzione eccetto modesti interventi tali da non limitare comunque la piena funzionalità della nave che non comportino pericoli e/o rischi di inquinamento del mare
- per le navi da crociera alla fonda è vietato effettuare qualunque tipo di operazione di rifornimento e/o travaso di sostanze inquinanti o pericolose
- il Comando bordo, al termine delle operazioni di imbarco passeggeri, prima di lasciare la zona di fonda deve contattare la sala operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di SML via VHF sui canali 16 (chiamata) e 11 (lavoro); il Comando bordo deve altresì contattare la stessa Autorità Marittima nel momento dell'attraversamento del Gate di uscita (Exit Point).