



# MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

## Ufficio Circondariale Marittimo di Santa Margherita Ligure

### Ordinanza n.138/2015

#### *“Modifiche ed integrazioni al Regolamento allegato all’Ordinanza n.56/2012”*

Il Tenente di Vascello sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo di Santa Margherita Ligure,

**VISTO** il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n.79 del 2 marzo 2012, pubblicato in G.U. serie generale n°56 del 7 marzo 2012, recante “Disposizioni generali per limitare o vietare il transito di navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale”, ed in particolare l’art. 1 che, nel disporre il divieto di navigazione, sosta e ancoraggio per tutte le navi mercantili adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori alle 500 tonnellate di stazza lorda nella fascia di mare di ampiezza pari a due miglia nautiche dal limite esterno dei perimetri delle aree marine protette ed all’interno dei medesimi perimetri, attribuisce all’Autorità Marittima la facoltà di “disporre limiti di distanza differenti allo scopo di garantire la sicurezza anche ambientale della navigazione e per l’accesso e l’uscita dai porti”, in relazione alla tipologia dei traffici e dalle caratteristiche morfologiche del territorio;

**VISTA** l’Ordinanza n°56/2012 in data 30.04.2012 di questo Ufficio Circondariale marittimo, recante approvazione del “Regolamento per le operazioni di atterraggio, ancoraggio e sosta delle navi da crociera nella zona e nel punto di fonda individuati nella rada del Golfo Marconi per le operazioni di trasbordo/trasporto dei passeggeri che accedono ai porti di Santa Margherita Ligure, Rapallo e Portofino”, con il quale, in attuazione della predetta facoltà in capo all’Autorità Marittima, ha previsto l’istituzione all’interno della predetta fascia di mare di ampiezza pari a due miglia dal limite esterno dell’Area Marina Protetta di Portofino di una zona di fonda, con possibilità per le sole navi da crociera di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate di accedervi, esclusivamente attraverso determinati punti di ingresso e uscita (GATE), nonché percorrendo esclusivamente rotte dirette per il raggiungimento e la sosta in detta zona di fonda;

**VISTA** la lettera prot. n.0323 del 16 gennaio 2014 del Comune di Portofino di istanza formale di revisione dell’Ordinanza n.56/2012 ed, in particolare, di riduzione della distanza di 0,7 miglia nautiche della zona di fonda destinata alle navi da crociera dal confine esterno dell’Area Marina Protetta di Portofino; richiesta generata e motivata da argomentazioni afferenti la sicurezza della navigazione, quali:

1. l’esigenza di avere un maggior ridosso dai venti provenienti dal III quadrante che, per le caratteristiche orografiche della rada, sono influenzati dalla presenza del Promontorio di Portofino, cosicché la protezione dagli stessi progressivamente maggiore nella fase di avvicinamento allo stesso per come consentito dalle regole di condotta nautica e della riconnessa sicurezza. Ridosso che, nel caso specifico, risulta particolarmente necessario per consentire l’effettuazione dei trasbordi dalla nave ai tender in piena sicurezza;
2. l’opportunità di prevedere tempi di trasferimento dei piccoli tender dalla nave al porto più brevi e, conseguentemente, meno rischiosi per i passeggeri;

**VISTO** il verbale della riunione del 10 febbraio 2014, presso la sede dell’Ufficio Circondariale Marittimo di Santa Margherita Ligure, con i promotori della richiesta di modifica dell’ordinanza n. 56/2012 volta ad analizzare possibili soluzioni integrative, di natura tecnico-nautica, indispensabili per rafforzare le garanzie di sicurezza per le navi e per l’ambiente marino nel caso di un avvicinamento della zona di fonda alla costa;

- VISTO** il progetto allegato all'istanza avanzata dal Comune di Portofino con foglio prot. 323 del 16.01.2014, con il quale si individuano le misure integrative da attuare per consentire la traslazione della predetta zona di fonda per navi da crociera destinate al porto di Portofino ad una distanza più prossima al confine esterno della locale Area Marina Protetta, per le finalità di cui sopra;
- VISTO** il verbale della riunione in data 04 marzo 2014, tenutasi presso il Comune di Portofino, volta ad analizzare e condividere, per le materie di rispettiva competenza, il predetto progetto di modifica dell'area di fonda tra tutti i soggetti interessati nella redazione del vigente Regolamento di approdo approvato con ordinanza 56/2012;
- VISTO** il rapporto dell'Area Marina Protetta di Portofino – progetto di studio e monitoraggio ambientale relativo allo stazionamento di navi da crociera e possibili interazioni nel complesso sistema delle attività antropiche che insistono sull'Area Marina Protetta Portofino e zone limitrofe - effettuato nell'anno 2013;
- VISTA** la nota del Capo del Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti datata 26 aprile 2013 e pervenuta con foglio n.1291 del 15 febbraio 2014 da parte del Comune di Portofino, con la quale si chiarisce che la *ratio* delle norme introdotte con il Decreto "Passera-Clini" miri a conseguire l'effettiva limitazione e riduzione dei rischi connessi al possibile verificarsi di incidenti in mare e non a prescrivere soglie teoriche di distanza dalla costa; che, su tali presupposti, si comunica di aver chiesto al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, quale organo responsabile della sicurezza marittima per conto del Ministero, di fornire il necessario supporto tecnico all'Ufficio marittimo competente, cui la norma attribuisce la competenza e la responsabilità di varare limiti di distanza diversi, per verificare la reale possibilità di introdurre correttivi permettendo di perseguire la sintesi migliore tra tutti i rilevanti interessi pubblici in campo, quello della sicurezza della navigazione, dell'ambiente marino e anche quello dei traffici marittimi;
- VISTA** la nota prot. n. PG/2014/67008/AB-pl in data 31/03/2014 dell'Assessorato al Turismo della Regione Liguria, con cui si esprime il proprio favore all'accoglimento dell'istanza di avvicinamento prodotta dal Comune di Portofino, in considerazione del rilievo di tale problematica ai fini del mantenimento e sviluppo del mercato crocieristico;
- VISTO** il verbale della riunione tenuta con ARPAL in data 08 Aprile 2014, volta a meglio definire le caratteristiche degli studi di modellazione ritenuti – nel corso della riunione del 04 marzo 2014 – utili alla valutazione della soglia di rischio procurabile da un'eventuale traslazione della zona di fonda in direzione della costa;
- VISTA** la lettera prot. n. 564/6-1-1 in data 10 aprile 2014 del Consorzio di Gestione Area Marina Protetta di Portofino, con la quale – riportando i risultati dei monitoraggi effettuati da ARPAL e DISTAV per conto dell'Area Marina Protetta, secondo cui non emergono anomalie che siano riconducibili alla presenza delle navi da crociera - si afferma che la distanza dell'area di fonda dai confini dell'Area Marina Protetta può mutare rispetto a quella attualmente prevista, anche a distanza più ravvicinata, senza che le attuali condizioni di qualità delle acque subiscano mutamenti in senso peggiorativo.
- TENUTO CONTO** che nella medesima nota il Consorzio rappresenta, inoltre, che un avvicinamento al confine dell'Area Marina Protetta – in quanto determinante il citato maggiore ridosso - determinerebbe un miglioramento delle condizioni di sicurezza al momento del trasbordo/trasporto, sia per le persone che per i mezzi nautici impiegati, riducendo di conseguenza i pericoli di incidente che potrebbero generare fenomeni di inquinamento;
- VISTA** la nota prot. n.PG/2014/80030 in data 16/04/2014 dell'Assessorato alle Infrastrutture della Regione Liguria, con cui viene auspicato che venga debitamente accolta l'istanza promossa dal Comune di Portofino.
- VISTA** la nota avente prot. n.27934 del 11.07.2014 della Direzione Marittima di Genova;

- VISTA** la circolare 181/2014 in data 11/07/2014 dell'Associazione Agenti Raccomandatari Mediatori Marittimi Agenti Aerei;
- VISTO** la nota prot. n. 5981 in data 18/07/2014 del Comune di Portofino con cui viene richiesto al Presidente della Regione Liguria di voler convocare un incontro collegiale prodromico al coinvolgimento dei superiori Dicasteri di riferimento;
- VISTA** la nota protocollo n. 163193 in data 20/08/2014 del Presidente Regione Liguria con cui viene convocata una riunione per una rivalutazione dell'Ordinanza n° 56/2012 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Santa Margherita Ligure;
- VISTA** la nota di ARPA Liguria datata 25/08/2014 con cui sono prodotti i risultati di uno studio di modellazione condotto in via sperimentale al fine di valutare le conseguenze derivanti dallo sviluppo di un ipotetico incendio a bordo di navi da crociera nella zona di fonda destinata al porto di Portofino;
- VISTA** la nota protocollo n. 18018/GAB in data 01/09/2014 del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare indirizzata alla Direzione Marittima di Genova con cui si evidenzia che l'eventuale ed ulteriore avvicinamento della zona di fonda necessita di un vaglio tecnico particolarmente approfondito e fondato su novità tecnologiche nel frattempo intervenute, tali da rendere sostanzialmente equivalenti le garanzie di sicurezza ambientale prodotte dalle cautele adottate con la distanza minima a suo tempo fissata a 0.7 miglia rispetto alle nuove ridotte distanze che vorrebbero adottarsi, al fine di fornire le necessarie e prioritarie garanzie di sicurezza ambientale;
- VISTA** la nota protocollo n. 82488 in data 04.09.2014 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto con la quale si ribadisce che i pareri precedentemente resi per la riduzione a 0.7 Nm non costituiscono deroga né vincolo al pieno esercizio delle prerogative attribuite all'Autorità Marittima, di cui al predetto art. 1 del Decreto interministeriale n.79/2012 in premessa citato;
- VISTI** gli esiti dell'incontro convocato dal Presidente della Regione Liguria, svoltosi alla presenza dei vertici dell'Amministrazione Marittima e del Comune di Portofino, in data 04.09.2014;
- VISTA** la nota prot. n. 2382 in data 05.02.2015 del Ministero dell'Ambiente con la quale, richiamando la proposta di traslazione e parziale modifica dell'area di fonda antistante Portofino con ulteriore avvicinamento a terra, come riportato nella bozza di provvedimento ricevuto in data 03.11.2014, si evidenzia la necessità di assicurare il bilanciamento degli emergenti interessi ambientali con l'obiettivo di garantire una maggiore sicurezza del trasbordo e del trasporto dei passeggeri che comporti, contestualmente, di non esorbitare oltre dai limiti del regime derogatorio proposto;
- VISTA** la lettera prot. n. 05156 in data 11.02.2015 con la quale la Direzione Marittima di Genova, nel trasmettere a questo Ufficio la predetta nota del Sig. Ministro dell'Ambiente, ha ulteriormente ribadito come il richiesto necessario bilanciamento degli interessi di tutela ambientale con quelli di tutela della sicurezza dei passeggeri – come sopra evidenziati – debba necessariamente valutarsi in rapporto alle misure, strumenti e procedure da implementare per compensare l'eventuale maggior ravvicinamento dell'area di fonda al perimetro esterno dell'Area Marina Protetta di Portofino;
- VISTI** gli esiti della riunione tenuta in data 25 febbraio 2015 nel corso del quale, nell'aggiornare il tavolo di lavoro istruito per la definizione della pratica, sono state – in particolare - definite iniziative congiunte per garantire la migliore conoscenza del provvedimento da parte delle Compagnie ed i Comandi di bordo delle unità previste scalare il porto di Portofino;
- TENUTO CONTO** della lettera prot. n. 1572 in data 06.03.2015 con la quale il Comune di Portofino ha richiesto di apportare modifiche alla bozza di provvedimento per meglio uniformare il testo del Regolamento con la possibile definizione del procedimento demaniale teso a consentire

l'installazione di mede, quale ulteriore misura d'implementazione della sicurezza durante la sosta in rada delle navi ai fini del trasbordo/trasporto dei passeggeri e nel corso delle relative manovre;

- VISTI** gli esiti della riunione tenuta con la Corporazione dei piloti del porto di Genova in data 09 marzo 2015 per una valutazione - secondo competenza tecnica e precisa professionalità - della bozza di provvedimento, nel corso della quale, concordando sul spostamento dell'area di fonda e degli accorgimenti/prescrizioni già previsti per consentire l'avvicinamento/allontanamento in sicurezza dalla rada, sono state individuati ulteriori dotazioni delle mede ed un sistema di monitoraggio attivo ritenuti utili allo scopo;
- VISTI** gli esiti della riunione tenuta il 18 marzo 2015 con i rappresentanti delle società/consorzi operanti con unità da traffico passeggeri nel porto di Portofino, tesa a valutare possibili interferenze ovvero criticità per la modifica della zona di fonda destinata ad unità da crociera destinate al medesimo porto, a seguito della quale non sono state evidenziate osservazioni ostative alle modifiche proposte;
- VISTO** il verbale della riunione tenuta il 23 marzo 2015 richiesta dalla P.S.T. nel corso della quale, alla presenza di tecnico che ha redatto il progetto per consentire lo spostamento dell'area di fonda destinata alle navi da crociera, sono state individuate le dotazioni supplementari delle mede - quali ondometro, anemometro e AIS trasponder - ed ulteriori soluzioni tecnologiche per il monitoraggio attivo delle unità nel corso dell'intera permanenza in rada;
- VISTI** gli esiti delle riunioni, tenute il 31 marzo ed il 12 maggio 2015, nel corso delle quali sono stati meglio definiti i ruoli del Comune di Portofino e della società Portofino Servizi Turistici s.r.l. per la parte di esecuzione del progetto - tra cui l'esatta individuazione del progettista dei realizzandi segnalamenti marittimi e delle dotazioni/apparati tecnici ausiliari - anche alla luce dell'istanza del Comune di Portofino di farsi installatore e manutentore delle mede, pervenuta con foglio prot. 2088 del 26 marzo 2015;
- VISTI** l'istanza del 18.06.2015 della Portofino Servizi Turistici s.r.l. ed il foglio - a riscontro - prot. n.05093 del 19.06.2015 del Comune di Portofino, con i quali si definiscono compiutamente le ripartizioni di ruoli tra le due parti per la fase di messa in opera del progetto ed adeguamento alle prescrizioni previste dal testo del Regolamento, come emendato ed integrato dalla presente Ordinanza di revisione, a definitiva formalizzazione di quanto discusso e concordato nel corso delle riunioni precedentemente citate;
- TENUTO CONTO** che la morfologia e le caratteristiche dei fondali antistanti la rada del porto di Portofino, così come risultanti da tutti gli studi scientifici e le valutazioni tecniche richiamate in premessa, consentono di individuare, all'interno della fascia di mare di cui all'art. 1 del Decreto interministeriale in premessa, ma, in ogni caso all'esterno del limite dell'Area Marina Protetta di Portofino, una zona di fonda, diversa da quella attuale e, in quanto più ridossata verso nord e più riparata dai venti predominanti dall'ostacolo naturale offerto dal promontorio del Monte di Portofino, tale da risultare più funzionale di quella attuale alle esigenze di sicurezza della navigazione, della vita umana in mare, proprie dell'attività di trasbordo/trasporto dei passeggeri delle navi da crociera che ivi danno fonda, ma in ogni caso tale da garantire, anche in virtù delle cautele ulteriori di cui alla presente Ordinanza, ogni possibile tutela dell'ecosistema marino nell'area in cui essa è inserita;
- RITENUTO** quindi, che, pur a fronte della minor distanza dell'area di fonda dal perimetro esterno dell'Area Marina Protetta di Portofino, le misure, gli strumenti e le procedure di cui ai seguenti articoli del precedente provvedimento, nel rendere più stringente ed efficace rispetto al passato l'attività dell'equipaggio di controllo costante del mantenimento della posizione della nave all'interno dell'area sicura, siano tali da assicurare un giusto bilanciamento tra le indefettibili esigenze di tutela della sicurezza dei passeggeri con le primarie esigenze di tutela ambientale della stessa A.M.P.;
- RITENUTO OPPORTUNO** prevedere, quindi, in via sperimentale una modifica della zona di fonda di Portofino con ridotto avvicinamento al confine esterno dell'omonima Area marina Protetta, al fine di

assicurare alle navi da crociera maggior ridosso dai venti predominanti nelle fasi di sosta, consentendo in tal modo l'effettuazione di operazioni di trasbordo/trasporto dei passeggeri da e verso la nave alla fonda in condizioni di massima sicurezza in relazione alle caratteristiche orografiche della rada e maggior funzionalità rispetto alle caratteristiche tecnico-nautiche delle operazioni stesse;

**RITENUTO OPPORTUNO** consentire la predetta sperimentazione nel corso di almeno due stagioni crocieristiche successive cosicché, tenuto anche conto dei tempi di programmazione del mercato, si possa più compiutamente valutare l'efficacia del provvedimento secondo volumi di traffico comparabili a quelli precedenti l'entrata in vigore del Decreto 79/2012;

**PRESO ATTO CHE** le campagne di monitoraggio delle acque marine - svoltesi a cura di ARPA Liguria e DISTAV Genova, sotto il coordinamento dell'Ente gestore dell'Area Marina Protetta di Portofino, nel corso delle stagioni crocieristiche 2012-2013-2014 ed aventi particolare attenzione alla permanenza delle navi da crociera in rada - hanno sostanzialmente riscontrato l'assenza di anomalie imputabili alla presenza della predetta tipologia di unità;

**TENUTO CONTO** che l'oggetto di disciplina di cui alla presente Ordinanza è relativa all'atterraggio, all'ancoraggio e sosta delle navi da crociera nella rada del Golfo Marconi, per le operazioni di trasbordo/trasporto dei passeggeri che accedono ai porti di Santa Margherita Ligure, Rapallo e Portofino;

**TENUTO CONTO** che in relazione alle caratteristiche ed alla ricettività dei suddetti scali, l'approdo dei passeggeri trasbordati/trasportati da navi da crociera è possibile esclusivamente mediante la sosta in RADA di tali navi in punti opportunamente ridossati in relazione alle peculiari e non ripetibili condizioni geomorfologiche e meteo-marine locali del tratto costiero di riferimento.

**VISTO** il Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG 74);

**VISTA** la Legge 31 dicembre 1982, n°979 e ss.mm.ii.;

**VISTI** gli articoli 17, 62, 63, 65 e 81 del Codice della Navigazione e gli articoli 59, 424 e 425 del relativo Regolamento di esecuzione;

## **ORDINA**

### **Art. 1**

Il regolamento per le operazioni di atterraggio, ancoraggio e sosta delle navi da crociera nella zona e nel punto di fonda individuati nella rada del Golfo Marconi per le operazioni di trasbordo/trasporto dei passeggeri che accedono ai porti di Santa Margherita Ligure, Rapallo e Portofino, approvato con ordinanza n. 56/2012 in data 30/04/2012, è integrato e modificato nelle parti e nel contenuto di seguito elencato:

#### **a) Sostituzione dell'art. 3**

L'art. 3 dell'Ordinanza n. 56/2012 in data 30.04.2012 è così sostituito:

#### *Art. 3*

#### **ZONA DI FONDA**

1. *All'interno della fascia di mare di cui all'art. 2 è istituita una zona di fonda rappresentata dall'area delimitata dalla linea ideale congiungente i punti aventi le seguenti coordinate geografiche (WGS 84):*

- 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

2. Nei punti A e D del precedente comma 1 sono installate, a cura del richiedente e previo rilascio delle previste autorizzazioni/concessioni all'uopo richieste, rispettivamente la Meda-1 e la Meda-2, aventi le seguenti caratteristiche:
  - Colore della struttura: giallo
  - Altezza sul livello medio mare: 7 metri
  - Colore della luce: gialla (lampeggiante)
  - Periodo luminoso: 2<sup>sec</sup> (0,3<sup>sec</sup> lampo + 1,7<sup>sec</sup> eclisse)
  - Portata: 4 Nm 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 riflettore 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 ad una quota di 7 metri rispetto al livello medio mare (solo Meda-2)
  - Misuratore dell'altezza dell'onda con sonda ad ultrasuoni (solo Meda-2)
3. Le navi di cui all'art. 1 che intendono sbarcare i propri passeggeri nel porto di Portofino devono dare fondo all'ancora all'interno della zona di cui al presente articolo, avendo cura di mantenere la propria posizione costantemente all'interno della medesima zona di fonda.
4. È fatto divieto di oltrepassare, in qualunque momento nel corso della manovra di approccio o di allontanamento e per l'intera durata della sosta alla fonda, la linea congiungente la Meda-1 e la Meda-2, come previsto dall'art. 7 ultimo comma.

#### **b) Modifiche all'art. 7**

I commi dal primo al quinto dell'art. 7, assumono corrispondente numerazione in numeri arabi. Dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

6. Durante le manovre di avvicinamento e ormeggio, nonché per l'intera durata della sosta in rada, il Comando nave dovrà verificare costantemente, sia otticamente che con l'ausilio degli apparati radar di bordo, la posizione della nave all'interno della zona di fonda di cui al precedente art. 3, tale da non superare, in nessun caso, l'allineamento dato dalla retta congiungente la Meda 1 e la Meda 2, come ivi descritte.

#### **c) modifiche all'art. 9 comma**

All'art. 9, i commi primo, secondo e terzo sono così sostituiti:

1. Prima di entrare all'interno della fascia di mare di cui al precedente art. 2 e dirigere verso la zona di fonda individuata al precedente art. 3, i Comandanti delle navi passeggeri devono:
  - valutare la presenza di condizioni meteo-marine adeguate all'effettuazione delle operazioni di trasbordo/trasporto dei passeggeri in sicurezza, esaminando anche i dati rilevati dai sensori per la misurazione del vento e dell'onda installati sulla Meda-2 e riportati su pagina web dedicata;
  - verificare 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 Rv310° per l'ingresso nella zona di fonda, mantenendo la prora sulla traccia radar della Meda-1.
2. Durante l'avvicinamento al punto d'ancoraggio, la nave deve:
  - tenere attivo l'assetto di manovra;
  - mantenere una velocità ridotta (non superiore al minimo necessario per garantire il governo dell'unità, funzionale alle tutele della sicurezza della navigazione e ambientale);
  - transitare a distanza di sicurezza da eventuali altre unità alla fonda.

3. *Per lasciare la zona di fonda, i Comandanti delle navi passeggeri devono dirigere, in assetto di manovra, con rotta diretta ed opportuna (Rv138°) in direzione del "GATE 3" (EXIT POINT) – anche considerando, quale possibile ausilio alla navigazione, il rilevamento del riflettore radar della Meda-2 dritto in poppa su Rlv318° - mantenendo una velocità ridotta (non superiore al minimo necessario per garantire il governo dell'unità, funzionale alle tutele della sicurezza della navigazione e ambientale) e transitando a distanza di sicurezza da eventuali altre navi alla fonda.*

I restanti commi dell'art. 9, assumono corrispondente numerazione in numeri arabi, nel relativo ordine a partire dal comma 4.

**d) Modifiche all'art. 10**

I commi dal primo al nono dell'art.10 assumono corrispondente numerazione in numeri arabi. Dopo il comma 9 è aggiunto il seguente:

10. *L'osservanza delle disposizioni di cui al presente Regolamento non esime dall'obbligo di osservare eventuali ulteriori divieti o prescrizioni comunque riportati sulla documentazione nautica vigente o adottati e notificati in relazione a situazioni contingenti locali.*

**e) Introduzione dell'art. 12-bis**

Dopo l'art. 12, è aggiunto il seguente:

Art. 12-bis

MISURE DI PREVENZIONE AMBIENTALE

1. *Al fine di garantire una pronta risposta ad eventuali sversamenti di prodotti dalle navi da crociera destinate o ancorate nella zona di fonda di cui all'art.7 e fermi restando gli obblighi in capo al comandante della nave ed all'armatore di cui alla legge 979/82, è fatto obbligo al richiedente di dotarsi di un piano di pronto intervento, da sottoporre all'approvazione della competente Autorità marittima, che preveda almeno:*
  - a. *la pronta disponibilità di dotazioni necessarie a garantire un primo diretto intervento di contenimento di eventuali sversamenti di sostanze inquinanti prodotti da navi da crociera;*
  - b. *l'intervento, in tempi ridotti e predeterminati, di ditta specializzata nel settore della tutela ambientale, preventivamente individuate ed all'uopo autorizzate;*
  - c. *ogni ulteriore misura ritenuta utile allo scopo.*

**f) Introduzione della numerazione dei commi**

Nei restanti articoli del Regolamento di cui al presente articolo, i singoli commi assumono relativa corrispondente numerazione in numeri arabi.

**g) Sostituzione dello stralcio cartografico**

Lo stralcio cartografico riportato in allegato al testo del regolamento è sostituito dalla rappresentazione grafica, avente mero fine illustrativo, riportata in chiusura del presente provvedimento.

**Art. 2**

Il testo consolidato del Regolamento di cui all'art. 1, integrato con le modifiche ivi apportate, è allegato al presente Provvedimento, la cui efficacia, al fine della sperimentazione delle misure ivi previste, cessa alla data del 31 dicembre 2017.

### **Art.3**

La presente Ordinanza entra in vigore dalla data di installazione e collaudo delle Mede - di cui al testo emendato dell'art. 3 comma 2 del "Regolamento per le operazioni di atterraggio, ancoraggio e sosta delle navi da crociera nella zona e nel punto di fonda individuati nella rada del Golfo Marconi per le operazioni di trasbordo dei passeggeri che accedono ai porti di Santa Margherita Ligure, Rapallo e Portofino" - nonché dall'avvenuta implementazione di ogni altra misura introdotta e prevista dal Regolamento emendato.

L'entrata in vigore della presente Ordinanza abroga ogni altra disposizione in materia, in contrasto con la stessa, precedentemente emanata da questo Comando.

E' fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservare e far osservare le disposizioni dettate nell'annesso Regolamento, parte integrante della presente Ordinanza, la cui pubblicità è assicurata mediante affissione all'albo dell'Ufficio, inserimento nella pagina "ordinanze" del sito istituzionale <http://www.guardiacostiera.gov.it/santa-margherita-ligure> nonché opportuna diffusione tramite gli organi di informazione.

I contravventori alle disposizioni dettate nell'annesso Regolamento, parte integrante della presente Ordinanza, sono perseguiti, salvo che il fatto costituisca diverso e/o più grave reato anche ambientale, ai sensi degli articoli 1174, 1231 e 1251 del Codice della Navigazione e saranno ritenuti responsabili civilmente e penalmente dei danni che possono derivare dai loro comportamenti e/o dalle loro azioni.

Santa Margherita Ligure, 07 luglio 2015

f.to **Il Comandante**  
**T.V. (CP) Felice MONETTI**





**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI  
UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
SANTA MARGHERITA LIGURE**

**Regolamento per le operazioni di atterraggio, ancoraggio e sosta delle navi  
da crociera nella zona e nel punto di fonda individuati nella rada del Golfo Marconi  
per le operazioni di trasbordo dei passeggeri che accedono ai porti di  
Santa Margherita Ligure, Rapallo e Portofino**

Art. 1

AMBITO DI APPLICAZIONE

1. Le disposizioni del presente regolamento si applicano esclusivamente alle navi da crociera che hanno consolidato, sulla scorta dei volumi sviluppati nei decorsi anni, il proprio traffico finalizzato al trasbordo ed al trasporto dei propri passeggeri a terra nei porti di Santa Margherita Ligure, Rapallo e Portofino.

Art. 2

DIVIETI

1. Per tutte le altre navi di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate o all'equivalente valore espresso in GT è fatto divieto di navigare, transitare e sostare nella fascia di mare dell'ampiezza di due miglia nautiche dal perimetro esterno della Area Marina Protetta di Portofino<sup>1</sup> nella parte di giurisdizione di questo Ufficio Circondariale Marittimo, fatti salvi casi di forza maggiore a tutela della sicurezza della navigazione, della vita umana in mare, dell'ecosistema marino, per i quali si rinvia al successivo comma 4.
2. La fascia di mare di cui al precedente comma è riportata nello stralcio di carta nautica, allegato al presente provvedimento a titolo puramente illustrativo.
3. Salvo quanto previsto dall'ultimo comma dell'articolo 9, è fatto divieto alle navi da crociera di cui al precedente art.1:
  - 3.1. dare fondo in zona e punto di fonda diversi da quelli di cui ai successivi articoli 3 e 4;
  - 3.2. raggiungere la fonda -dal "gate" di riferimento- con rotte diverse da quelle di cui all'articolo 9;
  - 3.3. lasciare la fonda per raggiungere il "gate" di riferimento con rotte diverse da quelle di cui all'articolo 9;
4. Qualora una nave mercantile superiore alle 500 tsl o all'equivalente valore espresso in GT, destinata al trasporto di merci e passeggeri, diversa da quelle da crociera di cui al precedente art. 1, si trovi nella necessità, per particolari situazioni che possano compromettere la salvaguardia della vita umana in mare e/o la sicurezza della navigazione, di transitare, ancorarsi alla fonda e/o sostare all'interno della fascia di mare individuata nel precedente comma 1, il Comando di bordo dovrà:
  - 4.1. informare tempestivamente l'Autorità Marittima, specificando la natura della necessità;

---

<sup>1</sup> Nelle acque del Circondario Marittimo di Santa Margherita Ligure è individuata –ai fini del D.M. 02/03/2012- la fascia di mare che si estende per **due miglia marine dal perimetro esterno** dell'Area Marina Protetta di Portofino, delimitata dalla congiungente i seguenti punti:

- A) Lat. 44° 19' 12" N – Long. 009° 12' 52" E
- B) Lat. 44° 18' 20" N – Long. 009° 13' 10" E
- C) Lat. 44° 18' 11" N – Long. 009° 13' 13" E
- D) Lat. 44° 17' 43" N – Long. 009° 13' 22" E (miraglio di Punta Portofino)
- E) Lat. 44° 18' 32" N – Long. 009° 10' 25" E

- 4.2. adottare tutte le azioni finalizzate a tutelare l'ambiente marino, anche attraverso il ricorso all'assistenza di rimorchiatori in numero adeguato alle necessità.
5. E' facoltà dell'Autorità Marittima verificare gli elementi che hanno caratterizzato lo stato di necessità di cui al precedente comma.

### Art.3

#### ZONA DI FONDA

1. All'interno della fascia di mare di cui all'art. 2, è istituita una zona di fonda rappresentata dall'area delimitata dalla linea ideale congiungente i punti aventi le seguenti coordinate geografiche (WGS 84):
  - 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
2. Nei punti A e D del precedente comma 1 sono installate, a cura del richiedente e previo rilascio delle previste autorizzazioni/concessioni all'uopo richieste, rispettivamente la Meda-1 e la Meda-2, aventi le seguenti caratteristiche:
  - Colore della struttura: giallo
  - Altezza sul livello medio mare: 7 metri
  - Colore della luce: gialla (lampeggiante)
  - Periodo luminoso: 2<sup>sec</sup> (0,3<sup>sec</sup> lampo + 1,7<sup>sec</sup> eclisse)
  - Portata: 4 Nm a giro d'orizzonte
  - Miraglio radarabile di colore giallo a forma di X, posto sopra la sorgente luminosa Miraglio di colore giallo, a forma di croce di Sant'Andrea (X), posto sopra la sorgente luminosa ed avente funzione di riflettore 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 ad una quota di 7 metri rispetto al livello medio mare (solo Meda-2)
  - Misuratore dell'altezza dell'onda con sonda ad ultrasuoni (solo Meda-2)
3. Fatto salvo quanto disposto da seguente art. 10 comma 10, le navi di cui all'art. 1 che intendono sbarcare i propri passeggeri nel porto di Portofino devono dare fondo all'ancora all'interno della zona di cui al presente articolo, avendo cura di mantenere l'unità costantemente all'interno della medesima zona di fonda.
4. È fatto assoluto divieto di oltrepassare, in qualunque momento nel corso della manovra di approccio o di allontanamento e per l'intera durata della sosta alla fonda, la linea congiungente la Meda-1 e la Meda-2, come previsto dall'art. 7 ultimo comma.

### Art.4

#### PUNTO DI FONDA

1. All'interno della fascia di mare di cui all'art. 2, a distanza immediatamente superiore a 0,8 miglia nautiche dal perimetro esterno dell'Area Marina Protetta di Portofino, è individuato un punto di fonda avente le seguenti coordinate geografiche:

Lat. 44° 19,7' N      - Long. 009° 13,8' E
2. Le navi che intendono sbarcare i propri passeggeri nei porti di Santa Margherita Ligure e di Rapallo devono dare fondo all'ancora sul punto di cui al presente articolo.

#### Art.5

##### DESTINAZIONE ZONA DI FONDA E PUNTO DI FONDA

1. A decorrere dal giorno di entrata in vigore del presente provvedimento, la zona di fonda ed il punto di fonda – come individuati nei precedenti articoli 3 e 4 – sono destinati alla sosta e all’ancoraggio delle navi mercantili superiori alle 500 tonnellate di stazza lorda o equivalente valore di GT adibite al trasporto di passeggeri, seguendo le procedure, le prescrizioni e le cautele indicate nei successivi articoli, per il tempo assolutamente necessario per le operazioni di imbarco/sbarco dei passeggeri e tutte le altre connesse operazioni, finalizzate a prevenire situazioni di pregiudizio per la sicurezza della navigazione, della vita umana in mare e per l’ecosistema marino.

#### Art. 6

##### ENTRY POINT/EXIT POINT (“GATE”)

1. All’esterno della fascia di mare individuata all’art.2 e, quindi, al di fuori del limite delle due miglia marine dalla perimetrazione esterna dell’Area Marina Protetta di Portofino, sono individuati tre punti di entrata/uscita (“entry point/exit point”) dalla zona di fonda e dal punto di fonda di cui agli artt. 3 e 4, denominati “GATE”, aventi le seguenti coordinate geografiche:
  - “GATE 1”: Lat. 44° 17,2’ N - Long. 009° 17,95’ E  
 (“entry point/exit point” per il punto di fonda)
  - “GATE 2”: Lat. 44° 16,6’ N - Long. 009° 17’ E  
 (“entry point” per la zona di fonda)
  - “GATE 3”: Lat. 44° 16’ N - Long. 009° 16’ E  
 (“exit point” per la zona di fonda)
2. I Comandanti delle navi da passeggeri devono portarsi su detti punti di entrata/uscita per procedere, poi – secondo le prescrizioni di cui ai successivi articoli – all’avvicinamento e/o all’allontanamento dalla zona/punto di fonda.

#### Art. 7

##### PROCEDURE SPECIFICHE PER LA ZONA DI FONDA

1. All’interno della zona di fonda di cui al precedente art. 3 possono ormeggiarsi, contemporaneamente e per fattispecie limitate, navi da crociera in numero non superiore a 2 (due).
2. Eventuali richieste di contemporaneo accosto di navi passeggeri in numero superiore a 2 (due) saranno valutate dall’Ufficio Circondariale marittimo di Santa Margherita Ligure, in considerazione della lunghezza, della stazza, degli orari previsti di arrivo e partenza, della durata del periodo di sosta, delle condizioni meteo-marine previste e di ogni altro elemento ritenuto rilevante a giudizio insindacabile di questa Autorità marittima, la quale, per quanto prudente, possibile e ragionevole, eviterà la contemporanea presenza alla fonda di navi superiori a due.
3. Il trasferimento dei passeggeri bordo/terra e viceversa – la cui fattibilità in sicurezza è demandata al Comandante della nave – deve essere effettuato, per mezzo di unità minori, seguendo rotte dirette costituite dal percorso più breve possibile tra il luogo di fonda e il molo di imbarco/sbarco, evitando in ogni caso di transitare all’interno dell’Area Marina Protetta di Portofino.
4. Lo svolgimento delle operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri dalla nave rientra nelle competenze tecnico-nautiche e funzionali del Comandante della nave stessa.
5. Durante le fasi del trasferimento dalla zona di fonda al porto e viceversa deve essere costantemente mantenuto il contatto radio tra la nave ed il mezzo che esegue il trasporto.

6. Durante le manovre di avvicinamento e ormeggio, nonché per l'intera durata della sosta in rada, il Comando nave dovrà verificare costantemente, sia otticamente che con l'ausilio degli apparati radar di bordo, la posizione della nave all'interno della zona di fonda di cui al precedente art. 3, tale da non superare, in nessun caso, l'allineamento dato dalla retta congiungente la Meda 1 e la Meda 2, come ivi descritte.

#### Art. 8

##### PROCEDURE SPECIFICHE PER IL PUNTO DI FONDA

1. Il punto di fonda di cui al precedente art. 4 è destinato a ricevere una sola nave passeggeri per volta.
2. Il trasferimento dei passeggeri bordo/terra e viceversa – la cui fattibilità in sicurezza è demandata al Comandante della nave – deve essere effettuato, per mezzo di unità minori, seguendo rotte dirette costituite dal percorso più breve possibile tra il punto di fonda e il molo di imbarco/sbarco.
3. Lo svolgimento delle operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri dalla nave rientra nelle competenze tecnico-nautiche e funzionali del Comandante della nave stessa.
4. Durante le fasi del trasferimento dal punto di fonda al porto e viceversa deve essere costantemente mantenuto il contatto radio tra la nave ed il mezzo che esegue il trasporto.

#### Art. 9

##### ROTTE DI AVVICINAMENTO/ALLONTANAMENTO

1. Prima di entrare all'interno della fascia di mare di cui al precedente art. 2 e dirigere verso la zona di fonda individuata al precedente art. 3, i Comandanti delle navi passeggeri devono:
  - 1.1. valutare la presenza di condizioni meteo-marine adeguate all'effettuazione delle operazioni di trasbordo/trasporto dei passeggeri in sicurezza, esaminando anche i dati rilevati dai sensori per la misurazione del vento e dell'onda installati sulla Meda-2 e riportati su pagina web dedicata;
  - 1.2. verificare che la rotta da seguire sia libera da traffici;
  - 1.3. 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 Rv310° per l'ingresso nella zona di fonda, mantenendo la prora sulla traccia radar della Meda-1.
2. Durante l'avvicinamento al punto d'ancoraggio, la nave deve:
  - 2.1. tenere attivo l'assetto di manovra;
  - 2.2. mantenere una velocità ridotta (non superiore al minimo necessario per garantire il governo dell'unità, funzionale alle tutele della sicurezza della navigazione e ambientale);
  - 2.3. transitare a distanza di sicurezza da eventuali altre unità alla fonda.
3. Per lasciare la zona di fonda, i Comandanti delle navi passeggeri devono dirigere, in assetto di manovra, con rotta diretta ed opportuna (Rv138°) in direzione del "GATE 3" (EXIT POINT) – anche considerando, quale possibile ausilio alla navigazione, il rilevamento del riflettore radar della Meda-2 dritto in poppa su Rlv318° - mantenendo una velocità ridotta (non superiore al minimo necessario per garantire il governo dell'unità, funzionale alle tutele della sicurezza della navigazione e ambientale) e transitando a distanza di sicurezza da eventuali altre navi alla fonda.
4. Prima di entrare all'interno della fascia di mare di cui al precedente art. 2 e dirigere verso il punto di fonda individuato al precedente art. 4, i Comandanti delle navi passeggeri devono:
  - 4.1. verificare che la rotta da seguire sia libera da traffici;
  - 4.2. transitare dal "GATE 1" (ENTRY/EXIT POINT), per poi assumere e mantenere una rotta diretta (Rotta vera 310°) verso il punto di fonda.

5. Durante l'avvicinamento al punto di fonda, la nave deve:
  - 5.1. tenere attivo l'assetto di manovra;
  - 5.2. mantenere una velocità ridotta (comunque non superiore al minimo necessario per garantire il governo dell'unità, funzionale alle tutele della sicurezza della navigazione e ambientale);
  - 5.3. transitare a distanza di sicurezza da eventuali altre unità alla fonda.
6. Per lasciare il punto di fonda, i Comandanti delle navi di cui sopra devono dirigere, in assetto di manovra, con rotta diretta ed opportuna (Rotta vera 130°) in direzione del "GATE 1" (ENTRY/EXIT POINT), mantenendo una velocità ridotta (comunque non superiore al minimo necessario per garantire il governo dell'unità, funzionale alle tutele della sicurezza della navigazione e ambientale) e transitando a distanza di sicurezza da eventuali altre navi alla fonda.
7. Il Comandante della nave non può assumere rotte diverse da quelle dirette sopra menzionate, salvo che per ragioni legate alla sicurezza della navigazione, alla salvaguardia della vita umana in mare ed alla protezione dell'ambiente marino, avvisando immediatamente l'Autorità Marittima e riportandosi sulla rotta diretta una volta cessate le condizioni di cui al presente comma.

#### Art. 10

##### PROCEDURE COMUNI PER LA ZONA ED IL PUNTO DI FONDA

1. Qualora non già programmate, le navi passeggeri che intendono ancorarsi all'interno della zona/punto di fonda individuate agli articoli 3 e 4, devono avanzare richiesta, per il tramite dell'Agenzia marittima raccomandataria, con almeno 48 ore di anticipo rispetto alla data di previsto arrivo.
2. Eventuali richieste di ancoraggio per la zona di fonda in numero superiore a quello stabilito nell'art. 7, saranno valutate tenendo conto delle istanze precedentemente avanzate ovvero già autorizzate, secondo quanto già previsto dallo stesso articolo 7, comma 2.
3. Il Comando di bordo della nave autorizzata ad ancorarsi all'interno della zona/punto di fonda individuata agli articoli 3 e 4, arrivando in corrispondenza del "GATE" di entrata (ENTRY POINT), come individuato al precedente art. 6, deve contattare la sala operativa dell'Ufficio Circondariale marittimo di Santa Margherita Ligure, via radio VHF sui canali 16 (chiamata) e 11 (lavoro), comunicando le seguenti informazioni:
  - 3.1. nome della nave e nominativo internazionale;
  - 3.2. posizione;
  - 3.3. rotta e velocità;
  - 3.4. eventuali avarie;
  - 3.5. recapito di telefonia mobile, di immediata ricevibilità;
  - 3.6. ogni altro elemento utile alla migliore applicazione delle presenti disposizioni.
4. Appena ultimata la manovra di ancoraggio, il Comando di bordo dovrà comunicare alla sala operativa dell'Ufficio Circondariale marittimo di Santa Margherita Ligure, via radio VHF sui canali 16 (chiamata) e 11 (lavoro), le seguenti informazioni:
  - 4.1. ora effettiva di arrivo;
  - 4.2. coordinate geografiche del punto di fonda;
  - 4.3. lunghezza della catena calumata;
  - 4.4. numero delle unità minori che saranno impiegate per il trasbordo/trasporto dei passeggeri.
5. Durante l'intero periodo di sosta della nave alla fonda il Comando di bordo dovrà:
  - 5.1. mantenere l'assetto di navigazione;
  - 5.2. mantenere l'ascolto radio continuo VHF sul canale 16 così da poter essere immediatamente contattato per qualsiasi esigenza operativa;

- 5.3. mantenere in perfetta efficienza il complesso dei servizi di bordo, verificando il corretto funzionamento degli organi di governo e di propulsione (in particolare, dovrà essere assicurata la possibilità, in caso di necessità, di virare immediatamente la catena dell'ancora e lasciare la zona di fonda nel più breve tempo possibile);
  - 5.4. garantire la presenza a bordo di personale in numero sufficiente e con qualifica tale da permettere l'effettuazione in sicurezza di qualunque tipo di manovra;
  - 5.5. prevedere un controllo sistematico, da parte dell'Ufficiale di guardia in plancia, della posizione di fonda al fine di verificare che l'ancora non ari;
  - 5.6. garantire che la nave mostri i fanali e i segnali prescritti dal "Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare" (COLREG '72);
  - 5.7. eseguire ronde ad intervalli costanti;
  - 5.8. rafforzare, in caso di insorgenza di condizioni meteo marine avverse, i servizi di vedetta e di ronda;
  - 5.9. adottare ogni utile precauzione al fine di consentire le operazioni in sicurezza, connesse alla sosta alla fonda per la nave, per i passeggeri, per la tutela dell'ambiente marino;
  - 5.10. allontanarsi dalla zona di fonda/punto di fonda in caso di peggioramento delle condizioni meteomarine che non garantiscano la sicurezza delle operazioni di sbarco e imbarco dei passeggeri.
6. E' fatto obbligo al Comando di bordo di informare immediatamente l'Autorità marittima in merito a qualsiasi avaria o evento che possa costituire pericolo, anche solo potenziale, per la vita umana in mare, per la sicurezza della nave o della navigazione, ovvero per l'ambiente marino.
  7. A bordo delle navi da crociera alla fonda non sono consentiti, salvo espressa autorizzazione dell'Autorità marittima, lavori di manutenzione con o senza l'uso di fiamma ad eccezione – in caso di urgenza e necessità – di modesti interventi tali comunque da non limitare la funzionalità dell'apparato motore, l'efficienza dei servizi e delle dotazioni di sicurezza della nave ovvero che non comportino un pericolo o un rischio di inquinamento del mare.
  8. Per le navi da crociera alla fonda è, inoltre, vietato effettuare qualunque tipo di operazione di rifornimento e/o travaso di sostanze inquinanti o pericolose.
  9. Il Comando di bordo, al termine delle operazioni di imbarco dei passeggeri, immediatamente prima di lasciare la zona/punto di fonda, deve contattare la sala operativa dell'Ufficio Circondariale marittimo di Santa Margherita Ligure via radio VHF sui canali 16 (chiamata) e 11 (lavoro). Il Comando di bordo deve, altresì, contattare la stessa Autorità marittima nel momento dell'attraversamento del "GATE" di uscita (EXIT POINT).
  10. L'osservanza delle disposizioni di cui al presente Regolamento non esime dall'obbligo di osservare eventuali ulteriori divieti o prescrizioni comunque riportati sulla documentazione nautica vigente o adottati e notificati in relazione a situazioni contingenti locali.

#### Art.11

#### ZONA DI RISPETTO

1. E' fatto divieto a tutte le unità di interferire con la navigazione delle navi passeggeri in ingresso ed in uscita dalla zona o dal punto di fonda di cui ai precedenti articoli 3 e 4.
2. E' inoltre vietato per tutte le unità inferiore a 500 TSL o all'equivalente valore in GT, ad eccezione di quelle strettamente interessate alle operazioni della nave passeggeri, navigare o sostare ad una distanza inferiore a 250 metri dalla nave stessa, ancorata nella zona/punto di fonda.

#### Art. 12

#### MONITORAGGIO

1. Al fine della migliore tutela dell'ecosistema marino è dato mandato al Consorzio di Gestione dell'Area Marina Protetta di Portofino di coordinare ed eseguire i monitoraggi della qualità delle acque e delle biocenosi dell'Area Marina Protetta.

2. Lo stesso Consorzio di Gestione informerà l'Autorità Marittima sull'esito della campagna di monitoraggio coordinata ed eseguita.

#### Art. 12-bis

##### MISURE DI PREVENZIONE AMBIENTALE

1. *Al fine di garantire una pronta risposta ad eventuali sversamenti prodotti dalle navi da crociera destinate o ancorate nella zona di fonda di cui all'art. 7 e fermi restando gli obblighi in capo al comandante della nave ed all'armatore di cui alla legge 979/82, è fatto obbligo al richiedente di dotarsi di un piano di pronto intervento, da sottoporre all'approvazione della competente Autorità marittima, che preveda almeno:*
  - 1.1. *la pronta disponibilità di dotazioni necessarie a garantire un primo diretto intervento di contenimento di eventuali sversamenti di sostanze inquinanti prodotti da navi da crociera;*
  - 1.2. *l'intervento, in tempi ridotti e pre-determinati, di ditta specializzata nel settore della tutela ambientale, preventivamente individuate ed all'uopo autorizzate;*
  - 1.3. *ogni ulteriore misura ritenuta utile allo scopo.*

#### Art. 13

##### VIGILANZA

1. L'Ufficio Circondariale Marittimo di Santa Margherita Ligure coordina l'impiego delle dipendenti Motovedette al fine di vigilare sulla corretta osservanza delle disposizioni contenute nel presente provvedimento regolamentare.

