



# LA SICUREZZA IN MARE



Muggia 19/05/2016

Capitano di Fregata (CP) Roberto FEDELE



# AGENDA

- Normative di riferimento per la navigazione da diporto
- Regole Generali per la navigazione
- Dotazioni di sicurezza
- Comportamento da tenere in caso di falla/naufragio
- Ordinanze che regolano l'area marittima Muggesana (Vallone – Canale Navigabile)



# LE PRINCIPALI NORMATIVE DI RIFERIMENTO IN MATERIA DI NAVIGAZIONE DA DIPORTO

- **Legge 08 luglio 2003 n° 172:**  
Disposizioni per il riordino della Nautica da Diporto e del Turismo Nautico
- **Decreto Legislativo 18 luglio 2005 n° 171:**  
Codice della Nautica da Diporto  
(art. 6 Legge 172/2003)
- **Decreto Ministeriale 29 luglio 2008 n° 146:**  
Regolamento di attuazione del Codice della Nautica da Diporto  
(art. 65 del D. Lgs.171/2005)



# NAVIGAZIONE ED UNITA' DA DIPORTO - DEFINIZIONI

- Navigazione da diporto: quella effettuata a scopi sportivi e ricreativi e senza fini di lucro
- Unità da diporto: ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto



# **REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE**

**LA PRINCIPALE NORMATIVA DI RIFERIMENTO  
INTERNAZIONALE**

**E' la**

**COLREG 72**

**Il Regolamento Internazionale per prevenire gli  
abbordi in mare;**

**Si applica anche alle unità da diporto!**



# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE

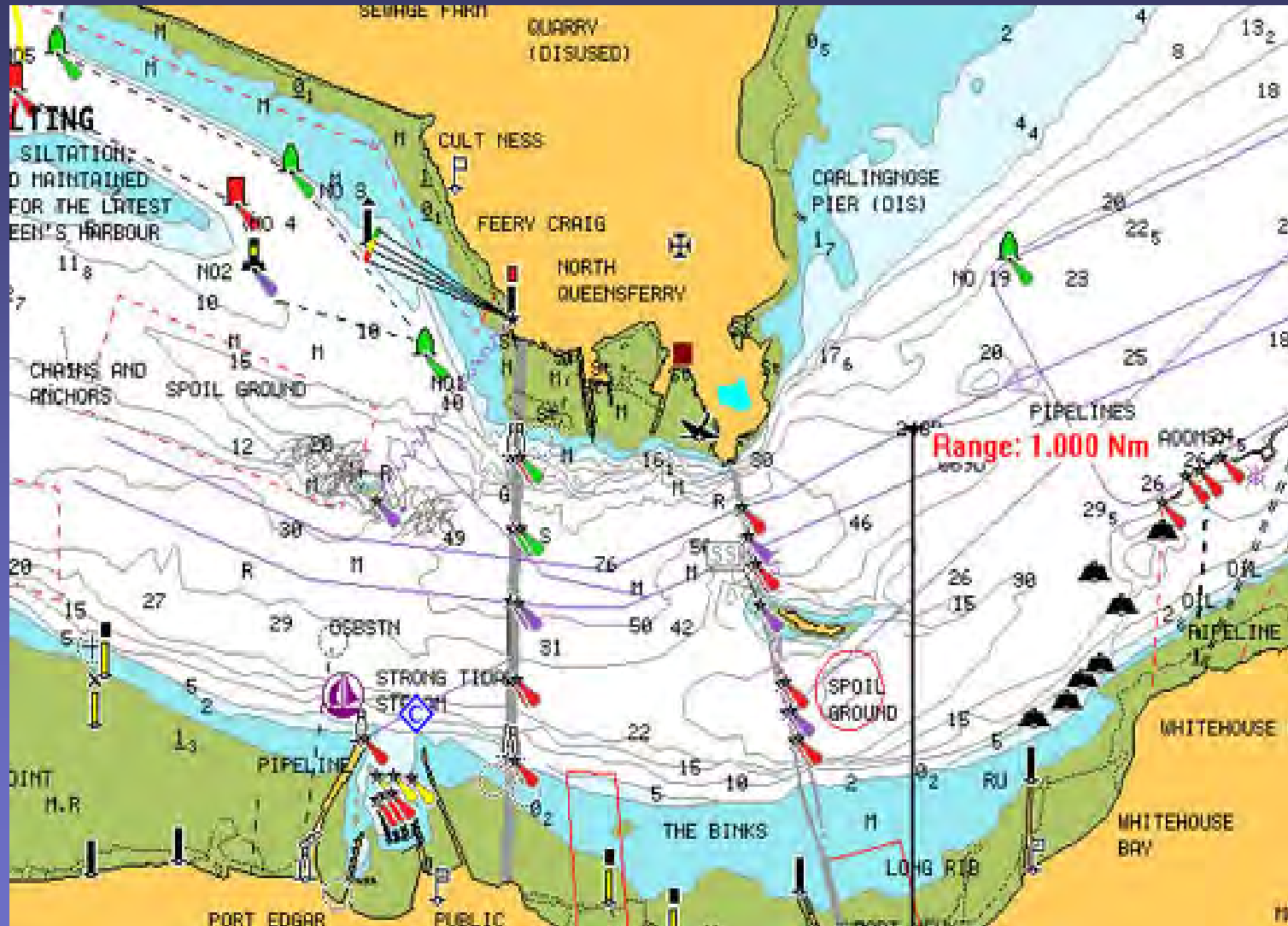


**QUALI SONO SECONDO VOI QUESTE REGOLE?**





# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE

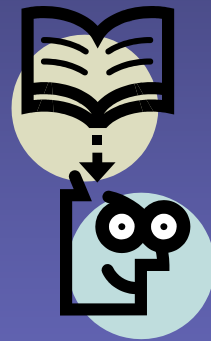




# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE



**REGOLE SCRITTE:** Sono tutte quelle disposizioni di legge il cui rispetto garantisce un sicuro *andar per mare*



**REGOLE NON SCRITTE:** l'insieme di quei comportamenti ed atteggiamenti che, una volta fatti propri, generano nell'individuo una responsabilizzazione concreta e la consapevolezza che *anche il più esperto dei marinai sa che con il mare non si scherza*





# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE



## LE REGOLE NON SCRITTE

**PRUDENZA**



**BUON SENSO**



**PREPARAZIONE**



**ESPERIENZA**



**RISPETTO PER IL MARE**

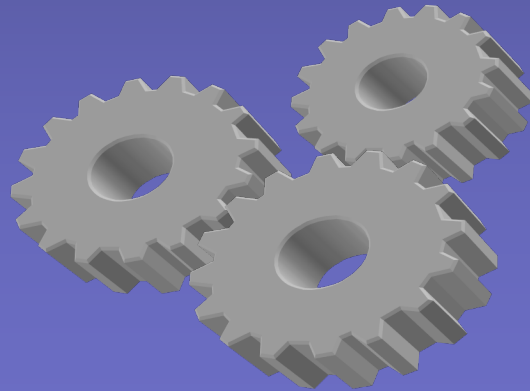




# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE



**QUAL'É L'OBIETTIVO DI TUTTE QUESTE REGOLE, SIA SCRITTE  
CHE NON SCRITTE?**





# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE



**GARANTIRE LA SICUREZZA IN MARE!**

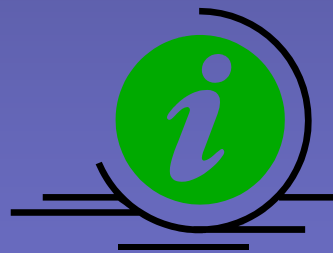




# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE



**ED ORA QUALCHE CASO PRATICO...**





# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE



## Segnalamenti Marittimi Ottici (1)

- I segnalamenti marittimi ottici servono a rendere più sicura e facile la navigazione costiera.
- Indicano la presenza di pericoli, aiutano a riconoscere la costa, indicano tramite allineamento la rotta corretta, in generale forniscono punti notevoli al navigante.
- Sono situati sulla costa, all'entrata dei porti, sulle dighe foranee, sui promontori, sugli scogli, sulle secche o galleggianti in mare.
- Devono essere facilmente visibili ed identificabili, ed essere riportati sulle carte o sui documenti nautici. Possono essere anche luminosi.



# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE



## Segnalamenti Marittimi Ottici (2)

- Ogni tipo di segnalamento possiede delle caratteristiche particolari, quali il colore e la caratteristica della luce per i segnali luminosi, la forma ed il colore dei miragli, e così via, che forniscono informazioni utili al loro riconoscimento univoco ed al loro utilizzo
- Il sistema internazionale di segnalamenti I.A.L.A. (International Association of Lighthouse Authorities) codifica tali caratteristiche raggruppando i segnali in 5 categorie: segnali laterali, segnali cardinali, segnali di pericolo isolato, segnali di acque sicure e segnali speciali.



# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE



## Segnali Laterali

Come è indicata l'imboccatura dei porti.

- In Europa vige il sistema di segnalamento marittimo "IALA A"
- Con il sistema "IALA A" ENTRANDO in un porto troveremo i segnalamenti VERDI alla nostra DRITTA e i segnalamenti ROSSI alla nostra SINISTRA.
- Tutte le imboccature dei porti e degli approdi hanno FANALI VERDI su tralicci o torrette VERDI e FANALI ROSSI su tralicci o torrette ROSSE.
- Molti approdi minori hanno solamente i segnalamenti verdi o i segnalamenti rossi e ci si deve comportare conseguentemente, dando il nostro verde al verde cercando l'approdo a sinistra e il nostro rosso al rosso cercando l'approdo a dritta.

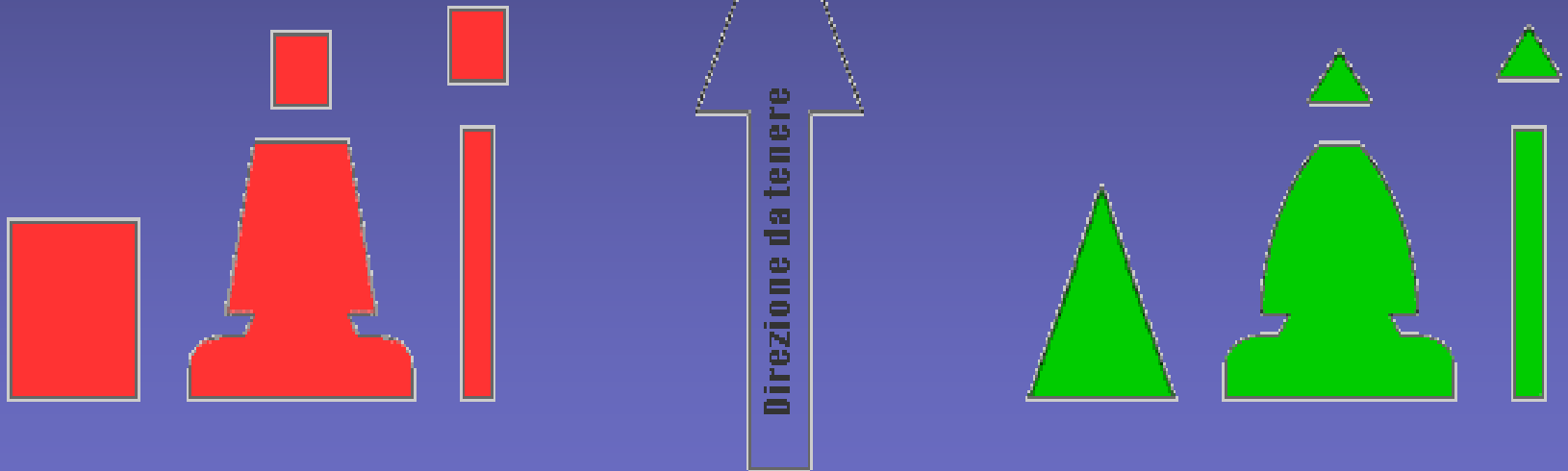


# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE



## Segnali laterali IALA

### Regione IALA A







# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE



## Segnalamenti Marittimi Ottici Segnali cardinali (1)

- I segnali cardinali segnalano aree di pericolo in orientamento rapportato a punti cardinali rispetto alla posizione del segnale.
- Sono di colore nero e giallo, con le strisce nere indicanti i vertici dei miragli, costituiti da due coni sovrapposti.
- Di notte segnalano attraverso luci scintillanti con diverse caratteristiche.

Cardinale nord (passare a nord)

Cardinale est (passare a est)

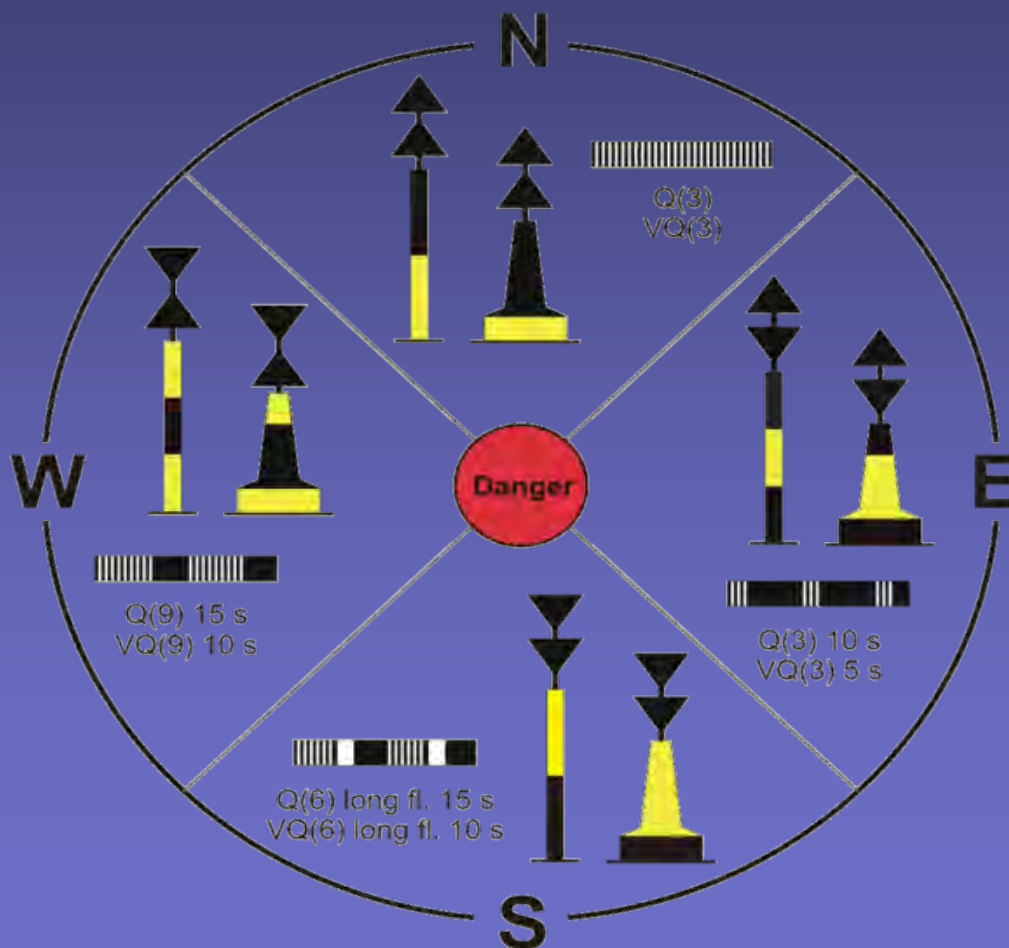
Cardinale sud (passare a sud)

Cardinale ovest (passare a ovest)



# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE

## Segnalamenti Marittimi Ottici Segnali cardinali (2)





# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE

## Segnalamenti Marittimi Ottici



### Segnali di pericolo isolato

➤ I segnali di pericolo isolato segnalano pericoli isolati per la navigazione (scogli, secche, ecc.) in prossimità della loro posizione.

- colore: nero a fasce rosse
- miragli: due sfere nere sovrapposte
- luce bianca a gruppi di due lampeggiamenti





# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE

## Segnalamenti Marittimi Ottici



### Segnali di acque sicure

➤ I segnali di acque sicure indicano zona sicure ai fini della navigazione.

- colore: a strisce verticali bianche e rosse
- miragli: una sfera rossa
- luce bianca intermittente





# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE

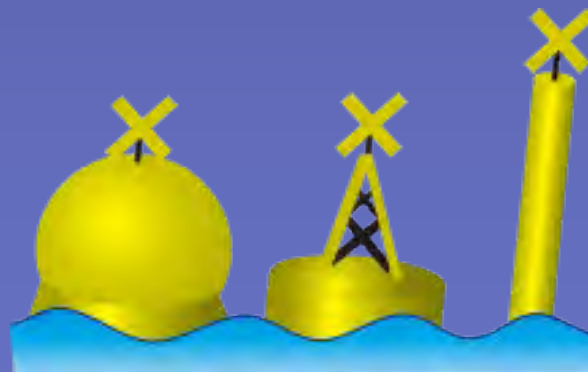
## Segnalamenti Marittimi Ottici



### Segnali speciali

➤ I segnali speciali segnalano cavi sottomarini, oleodotti, aree protette, aree militari, ecc.

- colore: giallo
- miragli: giallo a X
- luce: gialla lampeggiante





# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE



## Norme per l'entrata e l'uscita dai porti (1)

- La mano da tenere è sempre la dritta.
- Le unità di piccole dimensioni devono dare sempre la precedenza alle navi di maggior tonnellaggio che manovrano, entrano o escono.
- Le unità che transitano davanti all'imboccatura di un porto devono dare la precedenza a quelle che entrano e escono.



# REGOLE GENERALI PER LA NAVIGAZIONE



## Norme per l'entrata e l'uscita dai porti (2)

- Le navi che escono hanno la precedenza su quelle che entrano (le navi all'esterno hanno maggior spazio di manovra).
- In caso di limitata visibilità dovuta alla presenza di scogliere frangiflutti, moli o gomiti stretti ogni unità deve emettere un suono lungo. L'unità che si trovi dalla parte opposta deve rispondere con lo stesso suono.
- E' vietato ormeggiarsi alle boe o ai tralicci di segnalamento marittimo.



# COMPITI E RESPONSABILITÀ DEL COMANDANTE/CONDUTTORE

## Articolo 35 D.lgs. 171/2005

**E' responsabilità del comandante o del conduttore dell'unità da diporto, verificare prima della partenza, la presenza a bordo di personale qualificato e sufficiente per formare l'equipaggio necessario per affrontare la navigazione che intende intraprendere, anche in relazione alle condizioni meteo-marine previste e alla distanza da porti sicuri**





# COMPITI E RESPONSABILITÀ DEL COMANDANTE/CONDUTTORE

**Il Comandante/Conduttore è l'unico responsabile  
dell'imbarcazione e delle persone a bordo**

**Prima della partenza egli deve accertarsi che l'unità:**

- **sia pienamente efficiente**
- **sia in regola con gli eventuali documenti di bordo;**
- **sia convenientemente armata ed equipaggiata;**
- **sia in regola con le dotazioni di sicurezza e soccorso;**

**Deve inoltre consultare:**

- **le previsioni meteorologiche – (VHF canale 68 – Televideo - Avviso Meteomar presso le locali Autorità Marittime);**
- **gli Avvisi ai Naviganti e Ordinanze locali presso le Autorità Marittime**



# COMPITI E RESPONSABILITÀ DEL COMANDANTE/CONDUTTORE

**In caso di evento straordinario (p.es.: collisione, incaglio, falla, incendio, uomo in mare, avvistamento relitti, assistenza o salvataggio) il Comandante/Conduttore dovrà:**

- **presentare Denuncia di Evento Straordinario all'arrivo in porto all'Autorità Marittima (all'estero all'Autorità Consolare) entro 3 giorni, in caso di eventi che abbiano coinvolto l'incolumità fisica di persone il termine è ridotto a 24 ore (art. 60 D.Lgs. 171/2005).**



# MEZZI DI SALVATAGGIO E DOTAZIONI DI SICUREZZA



**I mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza minime obbligatorie da tenere a bordo delle imbarcazioni e natanti da diporto sono individuate in relazione alla distanza a cui il mezzo naviga dalla costa o dalla riva (Art. 54 D.M. 146/2008 – Allegato V)**

# MEZZI DI SALVATAGGIO E DOTAZIONI DI SICUREZZA



## ALLEGATO V (articolo 54)

MEZZI DI SALVATAGGIO E DOTAZIONI DI SICUREZZA MINIME DA TENERE A BORDO DI IMBARCAZIONI E NATANTI DI PORTO IN RELAZIONE ALLA DISTANZA DALLA COSTA O DALLA RIVA

SPECIE DI NAVIGAZIONE  
(la "x" indica l'obbligatorietà - il numero tra parentesi indica la quantità)

A) Dotazioni di sicurezza per le unità da diporto (con o senza marcatura CE)								
	Senza alcun limite	Entro 50 miglia	Entro 12 miglia	Entro 6 miglia	Entro 3 miglia	Entro 1 miglia	Entro 300 metri	Nei fiumi, torrenti e corsi d'acqua
zattera di salvataggio (per tutte le persone a bordo)	x	x						
apparecchi galleggianti (per tutte le persone a bordo)			x					
cinture di salvataggio (una per ogni persona a bordo)	x	x	x	x	x	x		x
salvagente anulare con clima	x (1)	x (1)	x (1)	x (1)	x (1)	x (1)		x (1)
boetta luminosa	x (1)	x (1)	x (1)	x (1)				
boetta fumogena	x (3)	x (2)	x (2)	x (2)	x (1)			
bussola e tabelle delle deviazioni (a)	x	x	x					
Orologio	x	x						
Barometro	x	x						
Binocolo	x	x						
carte nautiche della zona in cui si effettua la navigazione (b)	x	x						
strumenti da carteggio	x	x						
fuochi a mano a luce rossa	x (4)	x (3)	x (2)	x (2)	x (2)			
razzi a paracadute a luce rossa	x (4)	x (3)	x (2)	x (2)				
cassetta di pronto soccorso (c)	x	x						
fanali regolamentari (d)	x	x	x	x	x			
apparecchi di segnalazione sonora (e)	x	x	x	x	x			
strumento di radioposizionamento (LORAN, GPS)	x	x						
apparato VHF	x	x	x					
riflettore radar	x	x						
E.P.I.R.B. (Emergency Position Indicating Radio Beacon)	x							
B) Ulteriori dotazioni di sicurezza per le unità senza marcatura CE								
Pompa o altro attrezzo di esaurimento	x	x	x	x	x	x		
Mezzi antincendio - estintori : come indicato nella Tabella 1 (estintori) (f)	x	x	x	x	x	x		

- Note: (a) le tabelle delle deviazioni sono obbligatorie solo per le imbarcazioni da diporto.  
 (b) è consentito l'uso di cartografia elettronica conforme al decreto del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto 10 luglio 2002 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie generale, n. 193 del 19 agosto 2002.  
 (c) secondo la tabella D allegata al decreto del Ministero della sanità 28 maggio 1988, n. 279.  
 (d) nel caso di navigazione diurna fino a dodici miglia dalla costa, i fanali regolamentari possono essere sostituiti con una torcia di sicurezza a luce bianca.  
 (e) per le unità aventi una lunghezza superiore a 12 metri è obbligatorio anche il fischio e la campana (la campana può essere sostituita da un dispositivo sonoro portatile).  
 (f) i natanti, indipendentemente dalla potenza del motore, devono avere a bordo solo un estintore. Per le imbarcazioni, il numero degli estintori e la capacità estinguente sono stabiliti nella tabella 1 (estintori), lettera B).



# CELLULARE



**Ed il cellulare?**



- **Pur non essendo considerata una dotazione di sicurezza, data ormai la sua capillare diffusione anche ovviamente tra chi va in barca, deve ritenersi un utilissimo strumento di sicurezza.**
- **In caso di emergenza a mare componendo il numero blu 1530 risponderà un operatore della Guardia Costiera che valuterà le azioni da intraprendere in base alle informazioni che gli saranno date dal diportista.**



# ASSISTENZA E SALVATAGGIO



## Assistenza

Quando l'unità che la richiede si trova nelle seguenti condizioni:

- non ha persone a bordo che corrano immediato pericolo di vita;
- sia in grado di collaborare con le operazioni di assistenza;
- abbia bisogno di trasbordo di passeggeri;
- abbia bisogno di assistenza medica;
- necessiti di rimorchio per avaria;
- sia rimasta senza carburante.

In pratica in tutti i casi in cui non sia in grado di rientrare in porto coi propri mezzi ma non corra alcun grave e immediato pericolo.

Il segnale radio di necessità di Assistenza è il PAM PAM PAM



# ASSISTENZA E SALVATAGGIO



## Salvataggio

Quando l'unità e le persone a bordo che lo richiede si trova nelle seguenti condizioni:

- incendio grave;
- falla grave e rischio di affondamento;
- certezza del Comandante/Conduuttore che l'unità non sia in grado di resistere a una burrasca e si debba essere presto in procinto di abbandonarla.

In pratica in tutti i casi in cui corrono pericolo di vita e l'unità stessa non sia in grado di collaborare alle operazioni di soccorso.

**Il segnale radio di richiesta di Soccorso è il MAY DAY MAY DAY MAY DAY**



# ASSISTENZA E SALVATAGGIO



## Obblighi e doveri

**Il Comandante/Conduuttore di una unità, che riceva notizia di un'altra unità in pericolo o che ne incontri una, è obbligato a prestare soccorso o assistenza e mettersi a disposizione dell'Autorità impegnata nelle operazioni di aiuto quando richiesto.**





# COMPORTAMENTO DA TENERE IN CASO DI FALLA (1)



- Si dice che l'arte marinaresca richieda la capacità di prevedere l'imprevedibile
- L'esperto marinaio si distingue dal principiante incompetente, anche dal fatto che ricontrolla tutto, tranquillamente, ma con molta attenzione



# COMPORTAMENTO DA TENERE IN CASO DI FALLA (2)



## VIE D'ACQUA

**A bordo possono crearsi falle perché i materiali con i quali è costruito lo scafo cedono (per usura, ossidazione od errori di progettazione), oppure perché la barca ha urtato contro qualche cosa di solido (scogli, altri natanti, relitti)**



# COMPORTAMENTO DA TENERE IN CASO DI FALLA (3)



## COME TAPPARE LE FALLE (1)

### 1) CONI IN LEGNO

I coni in legno tenero, di varie misure, sono molto utili.

Possono essere usati anche per tappare rapidamente degli scarichi a mare, senza dover mettere in secco la barca.



### 2) LO STUCCO DEL VETRAIO

Lo stucco da vetraio, plastico, impermeabile e resistente all'acqua, è un antico metodo per tappare provvisoriamente, dall'esterno, delle vie d'acqua, soprattutto crepe o fessure.





# COMPORTAMENTO DA TENERE IN CASO DI FALLA (4)



## COME TAPPARE LE FALLE (2)

### 3) LA RESINA EPOSSIDICA

Esiste una resina epossidica che fa presa anche sott'acqua, in pochi minuti; costa molto cara ma è veramente utile in vari casi di emergenza.

Può essere usata, per esempio, per incollare dall'esterno un pezzo di tela impermeabile su un'ampia crepatura o spaccatura dello scafo.





# COMPORTAMENTO DA TENERE IN CASO DI FALLA (5)



## COME TAPPARE LE FALLE (3)

### 4) IL SILICONE.....

**NON È SOLO PER DIVE!!!!!!!!!!!!!!**



**C'è anche un silicone capace di attaccarsi su superfici bagnate; non è forte ed efficace come la resina epossidica, ma può essere utile in molti casi e costa di meno**





# COMPORTAMENTO DA TENERE IN CASO DI FALLA (6)



## COME TAPPARE LE FALLE (4)

Ed, infine....

### LA PREZIOSA SCORTA DI TELA E STRACCI

Tela, fogli di plastica, cuscini, stracci, tavolette, possono essere incastrati anche dall'interno nelle falle per arrestare o almeno rallentare l'afflusso dell'acqua. Naturalmente - se è possibile - è sempre meglio sistemarli dall'esterno, perché così la pressione dell'acqua contribuisce a tenerli aderenti e possono essere sigillati con grassi, stucchi, cemento, resine o siliconi.

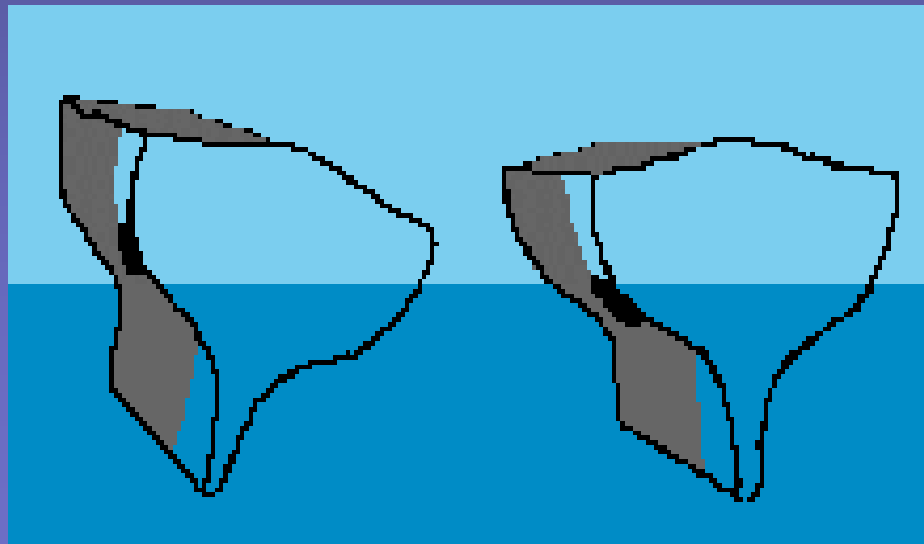
# COMPORTAMENTO DA TENERE IN CASO DI FALLA (7)



## COME TAPPARE LE FALLE (5)

### SBANDARE LA BARCA

Prima di incominciare a lavorare su di una falla, si deve innanzitutto provare a farla uscire dall'acqua, sbandando la barca.





# COMPORAMENTO DA TENERE IN CASO DI FALLA (4)



**Nonostante tutte le possibili precauzioni....**

**L'AFFONDAMENTO PUÒ ACCADERE!!!!**

**Pertanto, nonostante la preparazione  
coscienziosa e quant'altro, qualsiasi marinaio può  
ritrovarsi, un giorno, a finire in acqua....**



# COMPORTAMENTO DA TENERE IN CASO DI NAUFRAGIO (1)



## Prevenire i pericoli:

- a) Indossare il giubbotto salvagente;
- b) Avere un adeguato abbigliamento per evitare ipotermie;
- c) Portare con se un cellulare/una radio vhf con tenuta stagna e possibilmente un gps portatile;
- d) Evitare allenamenti solitari;
- e) Informare preventivamente il Circolo relativamente ad orari di uscita e di presumibile rientro, zona di allenamento, tipo di barca utilizzata;

# COMPORTAMENTO DA TENERE IN CASO DI NAUFRAGIO (2)



**Nel caso la barca dovesse divenire ingovernabile per un qualsivoglia motivo NON abbandonarla ma aspettare l'assistenza/i soccorsi !**





# ORDINANZE DELL'AUTORITA' MARITTIMA DI TRIESTE



## Ordinanza 71/2012



### MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI TRIESTE

ORDINANZA n. 71/2012

Il Contrammiraglio (CP), Capo del Circondario Marittimo di Trieste;

- VISTA** la Legge 8 luglio 2003, n. 172 "Disposizione per il riordino ed il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico";
- VISTO** il Decreto Legislativo n. 171 del 19 luglio 2005 "Codice delle Nautica da Diporto";
- VISTO** il D.M. 29 luglio 2008, n. 146 "Regolamento di attuazione dell'art.65 del Decreto Legislativo 171/2005 recante il Codice della Nautica da Diporto";
- VISTO** il Decreto Legislativo n.116 del 30 maggio 2008 "Attuazione della direttiva 2006/7/CE relativa alla gestione della qualità delle acque di balneazione e abrogazione della direttiva 76/160/CEE", che determina la stagione balneare nel periodo compreso tra il 1° maggio ed il 30 settembre;
- VISTA** la deliberazione della Giunta regionale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia n.2754, in data 29 dicembre 2010, che conferma, tra le altre cose, l'individuazione della stagione balneare nel periodo compreso tra il 1° maggio ed il 30 settembre;
- VISTA** l'Ordinanza n. 01/2003 in data 31 luglio 2003 del Capo del Compartimento Marittimo di Trieste, che disciplina i limiti di navigazione rispetto alla costa durante la stagione balneare;
- VISTA** l'Ordinanza n. 21/2011 in data 23 aprile 2011 e successive modifiche ed integrazioni del Capo del Circondario Marittimo di Trieste, "Ordinanza di sicurezza balneare";
- VISTA** la nota n. 14924 in data 22 maggio 2012 a firma del Comandante la Capitaneria di Porto di Trieste con cui, nell'imminenza dell'inizio della stagione balneare 2012, si sensibilizzano i Circoli nautici e le Società sportive circa la necessità di una scrupolosa osservanza delle prescrizioni impartite dall'Autorità Marittima ed il rispetto delle norme di sicurezza nonché di quelle che disciplinano la navigazione;
- CONSIDERATI** e debitamente valutati gli esiti degli incontri del 2 e del 12 luglio 2012 tenutisi con i titolari e rappresentanti dei Circoli nautici e delle Società sportive presenti nell'ambito del Circondario Marittimo di Trieste, mirati a promuovere la massima collaborazione nell'azione di sensibilizzazione degli associati circa la necessità di un attento e puntuale rispetto delle prescrizioni di sicurezza impartite;
- CONSIDERATO** che le imbarcazioni a remi, quando propulse da uno o più vogatori che danno le spalle alla rotta seguita, possono rappresentare un pericolo per i bagnanti e per



# ORDINANZE DELL'AUTORITA' MARITTIMA DI TRIESTE



## Ordinanza 71/2012

sé stesse se non provviste di idonei accorgimenti o supporti per il costante monitoraggio della rotta seguita, specie quando utilizzate in attività agonistica e/o di allenamento;

**RITENUTO** necessario, quindi, disciplinare la pratica sportiva del canottaggio durante la stagione balneare per una maggiore tutela dei bagnanti, nonché per una migliore tutela degli stessi canottieri in relazione alle possibili interazioni con altre unità ed imbarcazioni;

**VISTI** gli articoli 17, 81, 1174 del Codice della Navigazione, l'art. 53 del Decreto Legislativo 171/2005 e l'articolo 59 del Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione;

### ORDINA

#### ART.1

Durante la stagione balneare (1° maggio – 30 settembre), nell'ambito del Circondario Marittimo di Trieste, (che comprende il territorio dei Comuni di Muggia, Trieste e Duino Aurisina e che si estende tra San Bartolomeo (confine di Stato con la Slovenia) a sud e a nord con l'asse mediano della foce del fiume Timavo), la pratica sportiva del canottaggio è consentita esclusivamente all'esterno della fascia di mare che la vigente "Ordinanza di sicurezza balneare", citata in premessa, riserva alla balneazione.

#### ART.2

Le unità a remi impiegate nell'attività di canottaggio, sia che siano impiegate singolarmente o che partecipino ad attività di gruppo, dovranno essere sempre accompagnate, per tutta la durata dell'attività, compresi i trasferimenti, da una o più unità di assistenza, in grado, per numero e caratteristiche, di monitorare la rotta seguita dalle imbarcazioni assistite e prevenire potenziali situazioni di pericolo.

A parziale deroga, le unità impiegate in attività isolata potranno navigare senza il supporto diretto di un'unità di assistenza solo se provviste di idonei strumenti (ad esempio specchi retrovisori convessi) in grado di assicurare da parte del vogatore più prodiero il costante e regolare monitoraggio della rotta seguita.

#### ART.3

E' fatto obbligo a chiunque di osservare la presente Ordinanza. Gli Ufficiali e gli Agenti di Polizia Giudiziaria sono incaricati di farne osservare le disposizioni.

I trasgressori saranno puniti, salvo che il fatto non costituisca un più grave reato o violazione di norme specifiche, ai sensi dell'articolo 53 del Decreto Legislativo 171/2005.

La presente Ordinanza sarà pubblicata sul sito internet [www.trieste.guardiacostiera.it](http://www.trieste.guardiacostiera.it) nella sezione ordinanze e deve essere esposta a cura dei Circoli nautici e Società sportive in luogo ben visibile per tutta la durata della stagione balneare.

Trieste, 01 agosto 2012

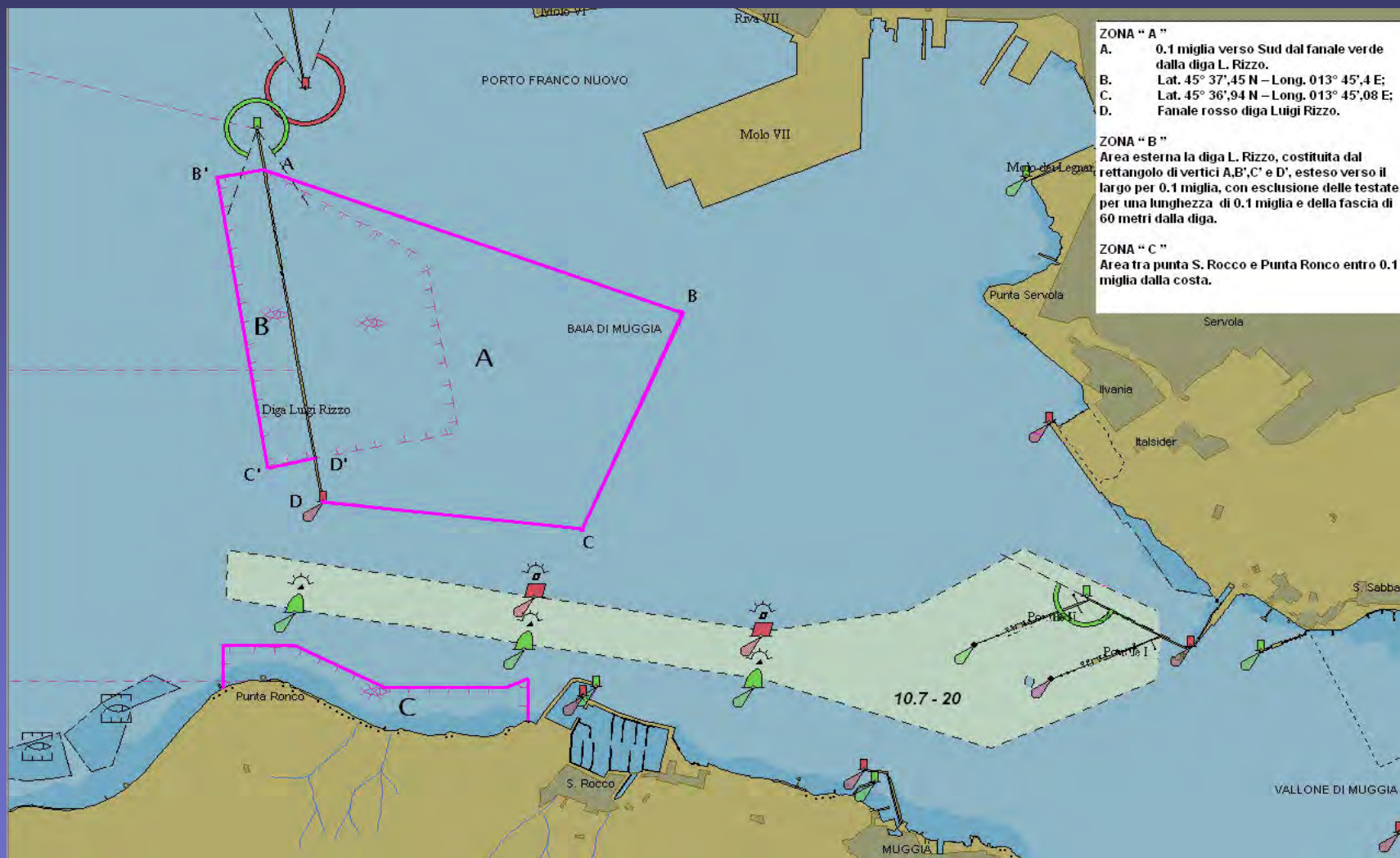
IL CAPO DEL CIRCONDARIO MARITTIMO  
Contrammiraglio (CP) Antonio BASILE



# ORDINANZE DELL'AUTORITA' MARITTIMA DI TRIESTE



## Ordinanza 21/2009





# ORDINANZE DELL'AUTORITA' MARITTIMA DI TRIESTE



## Ordinanza 21/2011

Visti gli articoli 17, 28, 30, 68, 81, 1161, 1164, 1174 e 1231 del Codice della Navigazione e gli articoli 27, 28, 59 e 524 del relativo regolamento di esecuzione, parte marittima;

### ORDINA

#### ART. 1 DISPOSIZIONI GENERALI

1. Nel periodo di funzionamento per il pubblico delle strutture balneari, presso le stesse devono essere operativi i servizi di salvamento negli orari e nei modi indicati dalle norme che seguono ed in ottemperanza alle disposizioni della Regione Friuli Venezia Giulia, dei Comuni rivieraschi e dell'Autorità Portuale di Trieste in materia di fruizione di spiagge;
2. Una struttura balneare che, per finalità turistico - ricreative, intenda operare prima della data d'inizio e/o dopo la data di conclusione della stagione balneare, come stabilita dalla vigente normativa, dovrà assicurare, durante tali periodi, il servizio di salvamento nei giorni festivi e prefestivi, mentre negli altri giorni rimarrà aperta soltanto per elioterapia, issando una bandiera rossa ed esponendo un apposito cartello ben visibile dagli utenti, redatto, oltre che in italiano, in più lingue tra cui almeno inglese, tedesco e sloveno e recante la seguente dicitura:  

**"ATTENZIONE BALNEAZIONE NON SICURA PER MANCANZA  
DI APPOSITO SERVIZIO DI SALVAMENTO"**;
3. Le disposizioni di cui ai precedenti punti 1. e 2. si applicano ai comuni di Trieste, Duino - Aurisina e Muggia per le spiagge libere rientranti nelle rispettive giurisdizioni territoriali. Qualora nelle stesse le amministrazioni citate non possano garantire il servizio di salvamento, ne devono dare immediata comunicazione alla Capitaneria di Porto di Trieste prima dell'apertura della stagione balneare, apponendo, in corrispondenza di tutti gli accessi a mare, adeguata segnaletica (depositandone idonea mappatura presso la Capitaneria di porto di Trieste), ben visibile dagli utenti, redatta, oltre che in italiano, in più lingue straniere tra cui almeno inglese, tedesco e sloveno, recante la dicitura di cui al precedente punto 2.

#### ART. 2 ZONE DI MARE RISERVATE AI BAGNANTI

1. La zona di mare per una distanza di 200 metri dalle spiagge (o dalle coste basse) e 100 metri dalle coste a picco è prioritariamente riservata alla balneazione.  
Gli specchi acquei antistanti gli stabilimenti balneari storicamente operanti all'interno del porto e della rada di Trieste sono prioritariamente destinati alla balneazione, senza alcuna estensione laterale rispetto al fronte mare dei medesimi, con le seguenti distanze dagli stessi:
  - 70 metri: Punta Olmi, Bagno San Rocco, CRAL APT, Dopolavoro Ferroviario;
  - 70 metri: Molo a "T" e spiagge del lungomare Venezia nel comune di Muggia;
  - 50 metri: Lanterna, Antica Diga;
  - 25 metri, a partire dalla banchina antistante la piscina, per l'Ausonia;Gli specchi acquei antistanti gli stabilimenti balneari prossimi alle imboccature dei porti minori di Grignano e di Duino Aurisina sono prioritariamente destinati alla balneazione, senza alcuna estensione laterale rispetto al fronte mare dei medesimi, con le seguenti distanze dallo stesso:
  - 70 metri: Sirena;
  - 25 metri: Dama Bianca.
- 1.1 Il limite delle zone riservate alla balneazione deve essere segnalato dai concessionari di strutture balneari con il posizionamento di gavitelli di colore rosso saldamente ancorati al fondo e posti a distanza non superiore a 50 metri l'uno dall'altro, parallelamente alla linea



# ORDINANZE DELL'AUTORITA' MARITTIMA DI TRIESTE



## Ordinanza 43/2014

- 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.



# ORDINANZE DELL'AUTORITA' MARITTIMA DI TRIESTE



## Ordinanza 43/2014

### 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 da 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**





# ORDINANZE DELL'AUTORITA' MARITTIMA DI TRIESTE



## Ordinanza 43/2014

- 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.



# Domande?





**GRAZZIE PER  
L'ATTENZIONE**



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*



## *Capitaneria di Porto Guardia Costiera Trieste*

**Piazza Duca degli Abruzzi, 4**

**34100 – Trieste (TS) –**

**Telefono: 040 – 676611**

**Fax: 040 – 676665**

**e-mail : [cptrieste@mit.gov.it](mailto:cptrieste@mit.gov.it)  
[www.trieste.guardiacostiera.it](http://www.trieste.guardiacostiera.it)**

