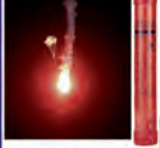


DOTAZIONI DI SICUREZZA

PER LA NAVIGAZIONE EFFETTIVAMENTE SVOLTA (aggiornamento al 1 ottobre 2015)

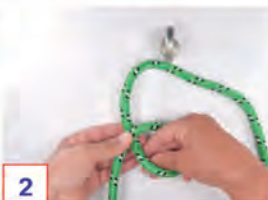
	SENZA LIMITI	ENTRO 50 MIGLIA	ENTRO 12 MIGLIA	ENTRO 6 MIGLIA	ENTRO 3 MIGLIA	ENTRO 1 MIGLIO	ENTRO 300 METRI	FIUMI CORSI ACQUA		SENZA LIMITI	ENTRO 50 MIGLIA	ENTRO 12 MIGLIA	ENTRO 6 MIGLIA	ENTRO 3 MIGLIA	ENTRO 1 MIGLIO	ENTRO 300 METRI	FIUMI CORSI ACQUA
	ZATTERA Mezzo di salvataggio collettivo idoneo ad accogliere il numero totale delle persone presenti a bordo. Revisione obbligatoria ogni 2 anni.									EPIRB Trasmettitore satellitare con attivazione automatica: in caso di emergenza permette l'identificazione e la localizzazione dell'unità.							
	1	1								1							
	ZATTERA COSTIERA Mezzo di salvataggio collettivo, idoneo ad accogliere il numero totale delle persone presenti a bordo. Prima revisione dopo 3 anni successive ogni 2 anni.									RIFLETTORE RADAR Oggetti composti da parti metalliche che fungendo da specchio riflettono le onde elettromagnetiche emesse dagli apparati radar agli apparati stessi.							
			1							1	1						
	CINTURE DI SALVATAGGIO Mezzo di salvataggio individuale obbligatorio per ogni persona. Fino a 6 miglia = adulti 100 N bambini 50N Oltre 6 miglia = adulti 150 N bambini 100 N In condizioni impegnative consigliate = adulti 275 N bambini 140N Verificare periodicamente: retroriflettenti, cinghie e fischietto.									BUSSOLA E TABELLA DI DEVIAZIONE La tabella di deviazione è obbligatoria per le sole imbarcazioni. Controllare periodicamente l'idoneità della tabella di deviazione con un allineamento o con l'intervento di un perito compensatore.							
	1	1	1	1	1	1		1		1	1	1					
	SALVAGENTE ANULARE In materiale rigido con fasce retroriflettenti e sagola galleggiante di 30 metri. Tenere il salvagente a portata di mano nel pozzetto di poppa.									CARTE NAUTICHE Le carte nautiche cartacee, che devono corrispondere alla zona di navigazione, possono essere sostituite da carte elettroniche, solo se a bordo sono presenti due sistemi di radio-posizionamento, GPS. Mantenere sempre aggiornata la cartografia.							
	1	1	1	1	1	1		1		1	1						
	BOETTA LUMINOSA Torcia stagna a batteria in materiale plastico: mantenerla legata al salvagente in posizione rovesciata. Controllare periodicamente la carica delle batterie.									STRUMENTI DA CARTEGGIO Compasso, squadrette o regoli, gomma e matita.							
	1	1	1	1						1	1						
	BOETTA FUMOGENA Latta metallica galleggiante: attivata per richiedere soccorso, solo di giorno e in vista di mezzi o costa, emette fumo arancione per circa 4 minuti. Sulla confezione sono indicate le istruzioni d'uso e la data di fabbricazione e/o la data di scadenza. Scadenza: 4 anni.									OROLOGIO Nelle navigazioni oceaniche è bene avere a bordo 2 orologi, uno con l'ora di Greenwich e l'altro indicante l'ora del fuso in cui si effettua la navigazione che deve essere regolato ogni 15° di longitudine.							
	3	2	2	2	1					1	1						
	FUOCHI A MANO Torcia a mano: accesa per richiedere soccorso, sia di giorno che di notte se in vista di mezzi o costa, emette luce rossa per circa 1 minuto visibile di notte fino a 6 miglia. Sulla confezione vengono indicate le istruzioni d'uso e la data di fabbricazione e/o la data di scadenza. Scadenza: 4 anni.									BAROMETRO Meglio del barometro tradizionale è il Barografo, strumento che permette l'osservazione delle variazioni bariche in un arco di tempo.							
	4	3	2	2	2					1	1						
	RAZZI A PARACADUTE Razzo attivabile a mano: utilizzato per chiedere soccorso lancia una segnalazione a luce rossa a m. 300 di altezza visibile per circa 30 secondi fino a 7 miglia di giorno e 25 miglia di notte. Sulla confezione istruzioni d'uso e data di scadenza. Scadenza: 4 anni.									BINOCOLO Ideale per la nautica con focale 7x50 (7 sta al numero di ingrandimenti, 50 è il diametro in millimetri della focale)							
	4	3	2	2						1	1						
	FANALI REGOLAMENTARI APPARECCHI DI SEGNALAZIONE SONORA Tipologia e quantità variano in funzione della lunghezza dell'unità.									CASSETTA DI PRONTO SOCCORSO Non è obbligatoria per la navigazione entro le 12 miglia ma diventa obbligatoria a qualsiasi distanza dalla costa se si pratica lo sci nautico. Il contenuto è dettato dal DM come da G.U. n° 269 del 18/11/2015							
	1	1	1	1	1					1	1						
	APPARATO VHF Per utilizzare il VHF è obbligatorio possedere: - Licenza di esercizio - Certificato RTF - Contratto di affidamento gestione ad una concessionaria in caso di utilizzo per traffico di corrispondenza pubblica.									POMPA DI ESAURIMENTO L'armatore deve provvedere a dotare la propria unità solo se unità è senza marchio CE. Le unità con marchio CE ne sono già dotate.							
	1	1	1							1	1	1	1	1	1		
	STRUMENTO DI RADIOPOSIZIONAMENTO Obbligatorio in navigazione oltre le 12 miglia ma consigliato sempre. Quando è obbligatorio, un doppio sistema GPS può sostituire le carte nautiche obbligatorie.									ESTINTORI Solo se unità è senza marchio CE un estintore in ogni vano chiuso e dove sono stivati carburanti e/o gas ed uno in zona motore proporzionato alla potenza del motore. Per le unità con marchio CE seguire le indicazioni sul "Manuale del proprietario". Gli estintori di bordo non sono soggetti a revisioni periodiche.							
	1	1								1	1	1	1	1	1		

NODI

GASSA D'AMANTE Ottimo nodo per ogni uso, facile da sciogliere, ideale per gli ormeggi e sulle scotte delle vele di prua.



1 Preparare in mano un occhiello lasciando sopra il dormiente.



2 Infilare la mano nell'occhiello e prendere il dormiente.



3 Fare passare il dormiente nell'occhiello.



4 Estrarre il dormiente per formare un nuovo occhiello.



5 Fare passare il corrente nel punto a cui intendiamo legare la cima.



6 Fare passare il corrente nel secondo occhiello ottenuto.



7 Estrarre il corrente verso l'alto.



8 Tenere il corrente con una mano e il dormiente con l'altra.



9 Tenere fermo il corrente e cazzare solo il dormiente.



10 Con questo comodo metodo la gassa si prepara in mano prima dell'utilizzo.

PARLATO Utile per ormeggi su bitte e briccole, perfetto per sostenere i parabordi, tiene bene solo con cima in tensione.



1 Fare passare il corrente sulla draglia e incrociarlo sul dormiente.



2 Fare girare il corrente sulla draglia...



3 ... dall'alto verso il basso.



4 Incrociarlo il corrente sotto se stesso.



5 Cazzare il corrente e il dormiente.

PIANO Adatto ad unire due cime di uguale materiale e diametro, tiene bene solo se rimane in tensione.



1 Preparare un occhiello con uno dei due correnti.



2 Il corrente di destra entra dall'alto nell'occhiello, esce, fa il giro da sopra....



3 ... e torna dentro l'occhiello dal basso.



4 Tenere fermo il corrente di sinistra e cazzare il corrente di destra.



5 Anche il nodo piano tiene bene se rimane in tensione.

BANDIERA Adatto per unire due cime di materiale e diametro diversi.



1 Preparare con una cima un occhiello e farci entrare l'altra cima da sotto.



2 Fare girare sempre da sotto la cima di destra.



3 Incrociare sotto se stessa la solita cima, quella di destra.



4 Estrarre un poco la cima di destra.



5 Terminare il nodo cazzando ambedue le cime.

SAVOIA Utile per bloccare i terminali delle cime e il moto delle manovre correnti negli strozzascotte e nei carrelli.



1 Fare un occhiello con il corrente passando sopra il dormiente.



2 Fare passare dall'alto verso il basso il corrente sotto il dormiente...



3 ...e farlo entrare nell'occhiello da sopra.

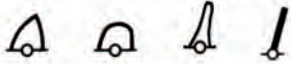


4 Fare uscire il corrente da sotto.



5 Cazzare sia il corrente che il dormiente.

5 tipi di segnalamento a struttura:
conica sferica a fuso o asta



- | | |
|---------------------|----------------|
| 1. Lateral | verde / rosso |
| 2. Pericolo Isolato | nero / rosso |
| 3. Acque Libere | bianco / rosso |
| 4. Segnale Speciale | giallo / rosso |
| 5. Cardinale | giallo / nero |

spesso con miragli
cilindrici conici a X o sferici e luce



1. LATERALI

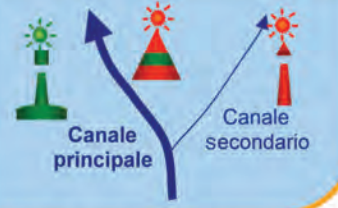
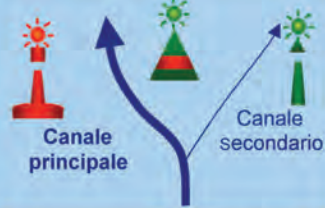
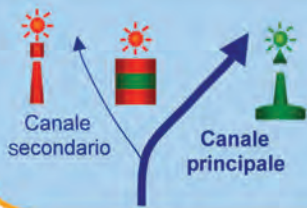
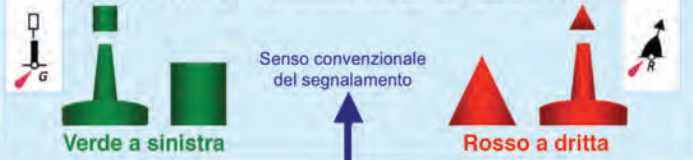
Indicano il lato corretto di transito in canali, passaggi stretti e porti.

Diurni: strutture verdi e rosse, triangolari o cilindriche, con o senza miraglio triangolare o cilindrico. **Notturmi:** luce verde o rossa lampeggiante.

REGIONE A Europa, Asia continentale, Africa, Australia



REGIONE B Americhe, Corea, Giappone e Filippine



2. PERICOLO ISOLATO

Segnala un pericolo isolato circondato da acque navigabili.

3. ACQUE LIBERE

Segnala acque navigabili intorno a sé; può indicare anche l'atterraggio in sostituzione ai cardinali o ai laterali.

4. PERICOLO SPECIALE

Segnala zone in cui vigono particolari norme indicate sui documenti nautici; ad esempio delimitano le aree marine protette.



5. CARDINALI

Segnalano, con indicazione cardinale, il lato sicuro da cui passare. Prestare attenzione al colore, all'orientamento dei miragli e alla frequenza di scintillio.

W - OVEST / GIORNO

I due coni hanno le punte convergenti (come a formare la W), passare a OVEST del segnale, il pericolo è a EST.

Coni con le punte interne, sulla struttura il nero è all'interno.

W - OVEST / NOTTE

Sovrapponendo bussola e orologio, OVEST = 9
Q (9) 15s oppure VQ (9) 10s

SUD / GIORNO

I due coni hanno le punte in giù (giù passare a SUD del segnale, il pericolo è a NORD).

Coni con la punta in basso, sulla struttura il nero è in basso.

SUD / NOTTE

Sovrapponendo bussola e orologio, a SUD corrisponde il 6 = Q (6) + LFI 15s
VQ (6) + LFI 10s



NORD / GIORNO

I due coni hanno punta in su, passare a NORD del segnale, il pericolo è a SUD.

Coni con punta in alto, sulla struttura il nero è in alto.

NORD / NOTTE

Sovrapponendo bussola e orologio, a Nord corrisponde il 12 = Q oppure VQ cioè scintillante o scintillante rapida.

EST / GIORNO

I due coni hanno le punte divergenti (come a formare la E), passare a EST del segnale, il pericolo è a OVEST.

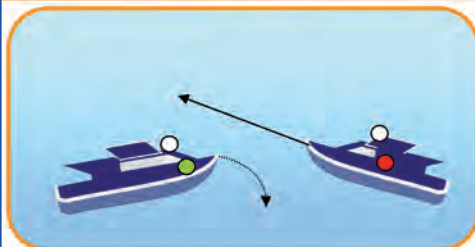
Coni con le punte esterne, sulla struttura il nero è esterno.

EST / NOTTE

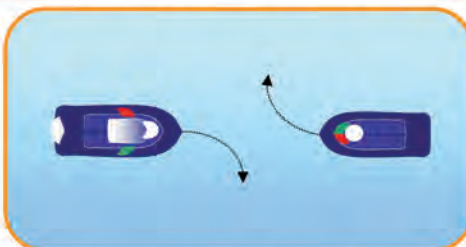
Sovrapponendo bussola e orologio, a EST corrisponde il 3 = Q(3) 10s oppure VQ(3) 5s

N.B. Consultare attentamente portolani ed elenchi fari e segnali da nebbia.

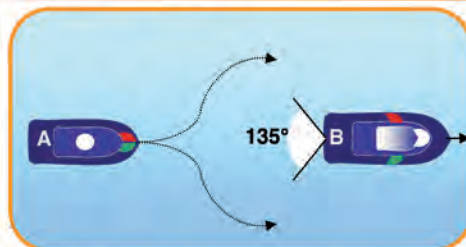
PRECEDENZE E PREVENZIONE ABBORDI



Tra due unità in navigazione a motore HA DIRITTO DI PRECEDENZA l'unità che proviene da DITTA (destra).



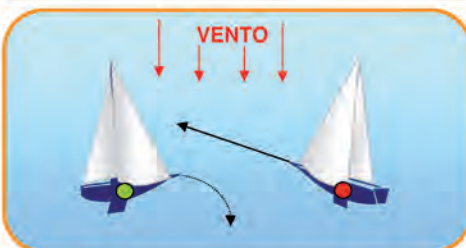
Due unità in navigazione su rotte opposte in asse, per evitare la collisione DEVONO ENTRAMBE accostare a DITTA.



Tra l'unità A in rotta raggiungente, e B unità raggiunta, HA DIRITTO DI PRECEDENZA l'unità RAGGIUNTA; la raggiungente se intende sorpassare segnala* la propria intenzione ed attende risposta dall'unità raggiunta.



Tra due unità in navigazione, una a vela e una a motore, HA DIRITTO DI PRECEDENZA l'unità a VELA...



Tra due unità in navigazione a vela con MURE DIVERSE, HA DIRITTO DI PRECEDENZA chi ha le MURE A DITTA.



Tra due unità in navigazione a vela con MURE UGUALI HA DIRITTO DI PRECEDENZA quella che si trova SOTTOVENTO rispetto all'altra.

GERARCHIA DELLE PRECEDENZE

1° NON GOVERNA
ha diritto di precedenza su 2°, 3°, 4°, 5° e 6°.

2° MANOVRABILITÀ LIMITATA
ha diritto di precedenza su 3°, 4°, 5°, 6°.

3° VINCOLATA DAL PESCAGGIO; ha diritto di precedenza su 4°, 5° e 6°.

4° PESCHERECCIO (in pesca); ha diritto di precedenza su 5° e 6°.

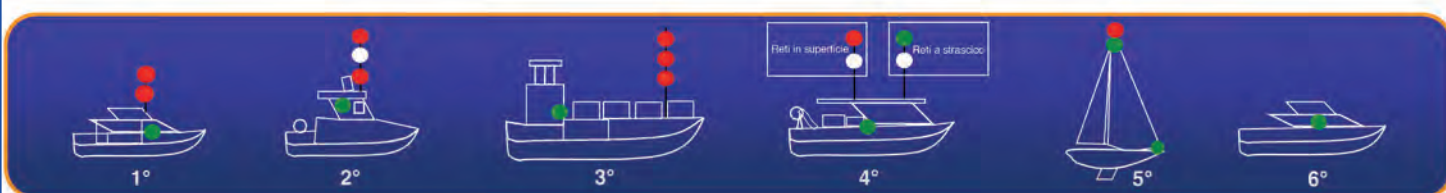
5° VELA (in navigazione a vela); ha diritto precedenza su 6°.

6° UNITÀ A MOTORE: deve dare precedenza a tutti.

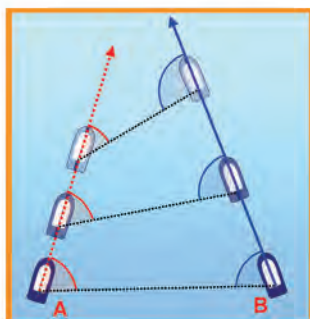
NAVIGAZIONE DIURNA



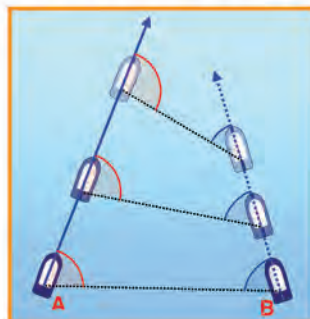
NAVIGAZIONE NOTTURNA



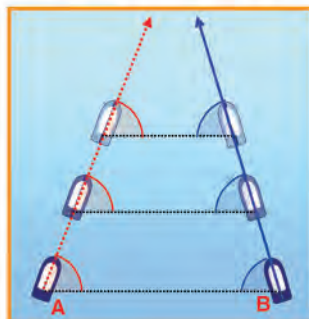
VALUTAZIONE RISCHIO DI COLLISIONE



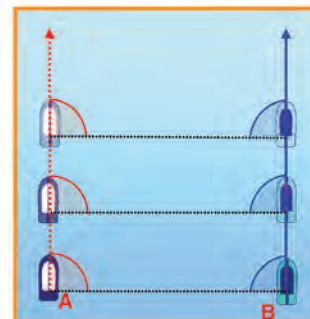
Gli angoli dei rilevamenti polari **non sono costanti**; (aumentano a prua di B e diminuiscono a prua di A); anche se la **distanza** tra le due unità diminuisce, non esiste pericolo di collisione. Passa prima B.



Gli angoli dei rilevamenti polari **non sono costanti**; (aumentano a prua di A e diminuiscono da B); anche se la **distanza** tra le due unità diminuisce non esiste rischio di collisione. Può passare prima A.



Gli angoli dei rilevamenti polari **sono costanti**; la **distanza** tra le due unità **diminuisce**; esiste reale rischio di collisione. Deve passare prima B (viene da dritta ed ha diritto di precedenza).



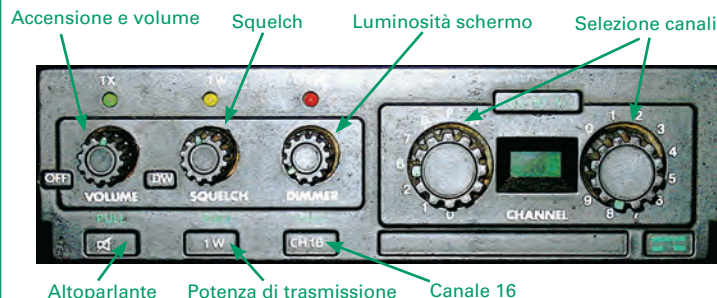
Gli angoli dei rilevamenti polari a prua di ambedue le unità **sono costanti**, ma è **costante** anche la **distanza** tra le due unità; non esiste rischio di collisione.

FANALI E SEGNALI DIURNI DI RICONOSCIMENTO NAVI

PORTATA LUMINOSA			UNITÀ A VELA				UNITÀ A MOTORE				
 FANALE DI TESTA D'ALBERO = 225° BIANCO FANALI LATERALI = 112,5° VERDE A DITTA 112,5° ROSSO A SINISTRA FANALE DI POPPA = 135° BIANCO											
Unità < m 12 : Laterali di Via = 1 M Poppa e Testa d'Albero = 2 M Unità < m 50 : Laterali di Via e Poppa = 2 M Testa d'Albero = 5 M Unità ≥ m 50 : Laterali di Via e Poppa = 3 M Testa d'Albero = 6 M											
UNITÀ	TESTA D'ALBERO	LATO DI DITTA	MACCHINE IN MOVIMENTO			PRORA	MACCHINE FERME		FONDA NOTTE	FONDA GIORNO	SEGNALI DIURNI
MOTORE < 50 m. 1 TESTA D'ALBERO BIANCO 225°	225°										
MOTORE ≥ 50 m. 2 TESTA D'ALBERO BIANCO 225°	225°										
RIMORCHIATORE < 50 m. RIMORCHIO < 200 m. 2 TESTA D'ALBERO	225°										
RIMORCHIATORE < 50 m. RIMORCHIO ≥ 200 m. 3 TESTA D'ALBERO	225°										
NAVE PILOTA PER TESTA D'ALBERO	360°										
PESCHERECCIO (non a strascico) PER TESTA D'ALBERO	360°										
PESCHERECCIO (a strascico) PER TESTA D'ALBERO	360°										
NON GOVERNA	360°										
CONDIZIONATA DALLA PROPRIA IMMERSIONE OLTRE AL TESTA D'ALBERO	360°										
MANOVRABILITÀ LIMITATA OLTRE AL TESTA D'ALBERO	360°										
DRAGA OLTRE AL TESTA D'ALBERO	360°										
DRAGAMINE OLTRE AL TESTA D'ALBERO	360°										
NAVE A CUSCINO D'ARIA (HOVERCRAFT)	225°										
INCAGLIATA	360°										
NAVE A VELA CON FANALI FACOLTATIVI SUPPLEMENTARI	360°										

VHF - caratteristiche e procedure

APPARATO TRADIZIONALE (vocale)



ACCENSIONE Sempre acceso in navigazione, ad un volume che sia percepibile all'esterno, oppure con rimando all'esterno (e selettore).

SINTONIA CANALE Ascolto continuo sul ch 16, gli altri canali sono solo di servizio.

REGOLAZIONE SQUELCH Regolare sul minimo gracchiare, ma non al minimo assoluto.

SELEZIONE POTENZA Salvo per le chiamate di emergenza, sempre sulla potenza minima.

ALTRE, OPZIONALI DUAL/TRIAL WATCH; INT/USA; USER CHANNEL; SCAN; MEMORY

TIPI DI CHIAMATA

Traffico di routine

Ripetere 3 volte prima il nome del destinatario poi 3 volte il proprio

Si effettua per contattare radio costiere, capitanerie, autorità portuali, altre unità. La chiamata avviene sul canale 16, ma la comunicazione deve svolgersi su un canale di lavoro.

Traffico di sicurezza

SECURITÉ, SECURITÉ, SECURITÉ

Solitamente viene effettuata dalle autorità preposte per l'emissione di meteoar, avvisi ai naviganti, liste traffico e comunicazioni inerenti la sicurezza della navigazione.

Traffico di urgenza

PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN

Riguarda le chiamate inerenti la sicurezza dell'imbarcazione o di persone a bordo. Viene utilizzata quando è necessaria assistenza (ad esempio dal CIRM) ma non c'è pericolo di vita.

Traffico di soccorso

MEDÉ, MEDÉ, MEDÉ

Si rivela necessaria quando l'imbarcazione oppure le persone a bordo sono in serio, imminente e comprovato pericolo. Si effettua sul canale 16 (vocale) o sul 70 (digitale).

ALFABETO FONETICO

A	ALFA àlfa
B	BRAVO bràvo
C	CHARLIE ciàrli
D	DELTA dèlta
E	ECHO éco
F	FOXTROT fòcs-tròt
G	GOLF gòlf
H	HOTEL hotèl
I	INDIA india
J	JULIETT giùliètt
K	KILO chilo
L	LIMA lima
M	MIKE màik
N	NOVEMBER novèmbèr
O	OSCAR óscaa
P	PAPA papà
Q	QUEBEC chebèk
R	ROMEO ròmio
S	SIERRA sièra
T	TANGO tàngo
U	UNIFORM ùniform
V	VICTOR victòr
W	WHISKEY uischi
X	X-RAY èx-rèi
Y	YENKEE èenchi
Z	ZULU zùlu
0	NADAZERO nadazero
1	UNAONE unauàn
2	BISSOTTO bisòtù
3	TERRATHREE tèrratrii
4	KARTERFOUR cartefour
5	PANTAFIVE pantafàiv
6	SOXISIX socisicis
7	SETTESEVEN setteseven
8	OKTOEIGHT octoeit
9	NOVENINE novenain

PROCEDURE PER LA CHIAMATA DI SOCCORSO

16 VHF classico

Presi la decisione di lanciare la richiesta di soccorso è consigliabile:

- verificare e appuntare orario e posizione dell'imbarcazione;
- premere il tasto rosso che seleziona immediatamente il Canale 16;
- selezionare la potenza massima di 25 watt;
- regolare lo squelch;
- trasmettere il messaggio:

Medé, Medé, Medé
da imbarcazione
Pontos, Pontos, Pontos

Medé, Medé, Medé
this is sailing yacht
Pontos, Pontos, Pontos

La chiamata va ripetuta in forma semplice, a distanza di 2 minuti, per almeno 3 volte o fino a che non si riceve risposta.

Dopo essere stati contattati, si prosegue comunque sul Canale 16, ripetendo una sola volta all'inizio di ogni comunicazione il termine Medé, e a seguire:

- la posizione dell'imbarcazione. Se possibile segnalando le coordinate geografiche, oppure fornendo il rilevamento e la distanza da un punto cospicuo, oppure le indicazioni sulla navigazione svolta (es. partiti stamane alle ore xxxx dal porto di xyz in direzione xxxx a una velocità di xx nodi);
- il numero delle persone imbarcate;
- la natura dell'incidente (incendio, collisione, avaria...);
- le intenzioni del comandante o qualsiasi altra informazione che possa facilitare l'intervento dei soccorritori (caratteristiche identificative dell'unità, come il tipo di scafo, il suo colore, le condizioni meteo locali, altri strumenti di soccorso disponibili o attivati).

70 VHF con DSC

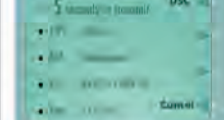
Quando non c'è tempo di comporre il messaggio è necessario:

- alzare (o far scorrere) il coperchio del pulsante DISTRESS e



tenere premuto per 5"

Verrà visualizzato il conto alla rovescia dell'invio del messaggio.



Rilasciando il pulsante durante il conto alla rovescia la trasmissione si bloccherà e potrà essere annullata premendo il tasto CANCEL (CLR).

Se il tempo consente la formattazione, vale la pena aggiornare i dati sul tipo di emergenza e se l'apparecchio non è interfacciato al GPS di bordo - è indispensabile inserire manualmente l'orario e le coordinate della posizione.

- Alzare (o far scorrere) il coperchio del pulsante DISTRESS e



tenere premuto per 2"

- verificare i dati inseriti voce per voce;
- se necessario, aggiornare le informazioni utili;
- poi si procede tenendo nuovamente premuto il medesimo tasto rosso, questa volta per 5".

APPARATO DSC (vocale e digitale)

Display più ampio per riportare le coordinate fornite dal GPS interfacciato e i messaggi digitali

Tasto DISTRESS

da premere solo in caso di chiamata di soccorso

Per l'attivazione è indispensabile disporre di un **codice MMSI** e l'operatore deve essere munito di **certificato LRC o SRC** ottenibile sostenendo il relativo esame.



CANALI DI CHIAMATA

CH	Simplex Duplex	Frequenza d'emissione barca costiera	Tipo di utilizzo
01	D	156.050 160.650	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
02	D	156.100 160.700	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
03	D	156.150 160.750	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
04	D	156.200 160.800	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
05	D	156.250 160.850	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
06	S	156.300	Internavale & Aero SAR
07	D	156.350 160.950	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
08	S	156.400	Internavale
09	S	156.450 156.450	Internavale (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
10	S	156.500 156.500	Internavale & SAR
11	S	156.550 156.550	Operazioni Portuali
12	S	156.600 156.600	Operazioni Portuali
13	S	156.650 156.650	Internavale / sicurezza della navigazione & Operazioni Portuali ascolto non obbligatorio, ma consigliato
14	S	156.700 156.700	Operazioni Portuali e movimentazione delle navi
15	S	156.750 156.750	Internavale e comunicazioni di bordo, con potenza massima 1 watt
16	S	156.800 156.800	Vocale: Emergenza, sicurezza e chiamate. Ascolto obbligatorio in navigazione h 24
17	S	156.850 156.850	Internavale e comunicazioni di bordo, con potenza massima 1 watt
18	D	156.900 161.500	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
19	D	156.950 161.550	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
20	D	157.000 161.600	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
21	D	157.050 161.650	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
22	D	157.100 161.700	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
23	D	157.150 161.750	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
24	D	157.200 161.800	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
25	D	157.250 162.850	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
26	D	157.300 161.900	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
27	D	157.350 161.950	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
28	D	157.400 162.000	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
60	D	156.025 160.625	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
61	D	156.075 160.675	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
62	D	156.125 160.725	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
63	D	156.175 160.775	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
64	D	156.225 160.825	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
65	D	156.275 160.875	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
66	D	156.325 160.925	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
67	S	156.375 156.375	Internavale & SAR Riservato alla Marina Militare Italiana per le operazioni portuali e/o collegamenti con le stazioni telefoniche punto punto della M.M.
68	S	156.425	Meteoar
69	S	156.475 156.475	Internavale (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
70	S	156.525 156.525	DSC: Emergenza, sicurezza e chiamate. Da febbraio 1997 è tassativamente riservato al servizio internazionale della chiamata di soccorso digitale con interfaccia al G.P.S.
71	S	156.575 156.575	Operazioni Portuali e movimentazione delle navi
72	S	156.625 156.625	Internavale
73	S	156.675 156.675	Internavale & SAR
74	S	156.725 156.725	Operazioni Portuali e movimentazione delle navi
75	S	156.775	Uso limitato alle comunicazioni relative alla navigazione
76	S	156.825	Uso limitato alle comunicazioni relative alla navigazione
77	S	156.875	Internavale
78	D	156.925 161.525	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
79	D	156.975 161.575	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
80	D	157.025 161.625	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
81	D	157.075 161.675	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
82	D	157.125 161.725	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
83	D	157.175 161.775	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
84	D	157.225 161.825	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
85	D	157.275 161.875	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
86	D	157.325 161.925	Corrispondenza Pubblica (operazioni portuali e movimentazione delle navi)
87	S	157.375	Operazioni Portuali e movimentazione delle navi
88	S	157.425	Operazioni Portuali e movimentazione delle navi

DOCUMENTI

Licenza di esercizio (solo per comunicazioni di emergenza), da richiedere agli Ispettorati Territoriali del Ministero dello Sviluppo Economico per tramite della Capitaneria di Porto. Comprende il **nomativo internazionale** codice alfanumerico che identifica l'apparato, l'unità che lo installa e l'armatore.

Certificazione CE oppure **collaudo** dell'impianto (solo per le unità non CE).

Certificato limitato di radiotelefonista, documento personale, da richiedere all'Ispettorato Territoriale del Ministero dello Sviluppo Economico.

Per effettuare comunicazioni che non siano inerenti la sicurezza della navigazione e il soccorso è necessario un abbonamento per corrispondenza pubblica: da richiedere alle concessionarie Telemar, Arimar, ITS.