

CONTENUTO

4 NORME PER PREVENIRE GLI ABBORDI IN MARE

- 10 Navi a propulsione meccanica in navigazione (Regola 23)
- 11 Navi a vela in navigazione (Regola 25)
- 12 Nave alla fonda, all'ancora (Regola 30)
- 13 Nave che non governa (Regola 27)
- 13 Nave incagliata (Regola 30)
- 14 Nave condizionata dal proprio pescaggio (Regola 28)
- 14 Nave con manovrabilità limitata (Regola 27)
- 16 Rimorchiatori e navi rimorchiate (Regole 24 e 27)
- 18 Navi pilota (Regola 29)
- 19 Navi impegnate in operazioni di sminamento (Regola 27)
- 19 Pescherecci (Regola 26)
- 21 Navi a cuscino d'aria (Hovercraft) (Estensione Regola 23)
- 21 Idrovolante (Regola 31)
- 21 Sottomarini

22 SEGNALAMENTI MARITTIMI

- 22 I segnalamenti marittimi
- 22 Segnali diurni
- 23 Segnali notturni
- 24 Segnali da nebbia
- 25 Segnali radio
- 27 Caratteristiche di fari e fanali
- 30 Principali tipi di luci
- 30 Elenco dei Fari e Segnali da Nebbia
- 34 Il sistema di segnalamento marittimo I.A.L.A.
- 39 Segnali sonori (Regole 33 e 34)
- 41 Segnali sonori in condizione di visibilità ridotta (Regola 35)

43 PRECEDENZE



NORME PER PREVENIRE GLI ABBORDI IN MARE

Il testo a seguire è un estratto dal Regolamento Internazionale sulle Norme per Prevenire gli Abbordi in mare, e riporta le norme principali che interessano maggiormente la navigazione da diporto.

Regola 1 - Applicazione

Il regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare, elaborato a Londra nel 1972, viene adottato da tutti i Paesi e detta precise norme che devono essere seguite da tutte le navi in alto mare e in tutte le acque con esso comunicanti.

Regola 2 - Responsabilità

Tutte queste regole non esonerano tuttavia il comandante o l'equipaggio stesso dalla responsabilità per eventuali incidenti o collisioni. In altre parole, se il comandante di una nave avente diritto di passo, nel momento in cui si rende conto che la nave che dovrebbe dargli la precedenza non esegue la giusta manovra, è tenuto a manovrare egli stesso, anche contravvenendo alle regole di precedenza, pur di evitare la collisione.

Data l'importanza dell'argomento, prima di entrare nel merito, vediamo quali sono i termini e le espressioni con le quali il Regolamento distingue i fanali e le diverse situazioni in cui le navi possono trovarsi a operare.

Regola 3 - Definizioni generali

- Il termine «**nave**» indica qualsiasi tipo di natante, compresi quelli a cuscino d'aria e idrovolanti, usati come mezzo di trasporto sull'acqua.
- L'espressione «**nave a propulsione meccanica**» indica qualsiasi nave mossa da macchine.
- L'espressione «**nave a vela**» indica qualsiasi nave che navighi a vela, anche se dotata di propulsione meccanica, purché questa non sia usata in quel momento.



- L'espressione «**nave impegnata in operazioni di pesca**» comprende ogni nave intenta a pescare con reti, lenze, o altri sistemi che ne riducano la manovrabilità, ma non include le navi che pescano con lenze trainate o altri sistemi che non ne riducano la manovrabilità.
- Il termine «**idrovolante**» include qualsiasi aereo destinato a manovrare sull'acqua.
- L'espressione «**nave che non governa**» designa una nave che, per circostanze eccezionali, è impossibilitata a manovrare e non è perciò in grado di lasciare libera la rotta a un'altra nave.
- L'espressione «**nave con difficoltà di manovra**» indica una nave che, per la natura delle operazioni che sta svolgendo in quel momento, ha una minore possibilità di manovra e non è perciò in grado di lasciar libera la rotta ad altra nave. Esempio: nave intenta a posare, riparare, o recuperare un segnale, un cavo sottomarino o un oleodotto; nave intenta a dragare, eseguire rilievi o operazioni subacquee; nave impegnata in operazioni di rifornimento o di trasferimento di persone, di provviste o di carico durante la navigazione; nave impegnata in operazioni di decollo o appontaggio di aerei; nave impegnata in operazioni di rimorchio, tale che la possibilità di manovra risulti notevolmente diminuita sia per la nave stessa che per il suo rimorchio. Questa lista non è da intendersi limitativa.
- L'espressione «**nave condizionata dal proprio pescaggio**» indica una nave che, a causa della propria immersione, sia fortemente limitata nella possibilità di deviare dalla sua rotta.
- L'espressione «**in navigazione**» significa che una nave non è all'ancora, non è ormeggiata alla riva e non è incagliata. In pratica, una nave è in navigazione quando è in movimento rispetto al fondo del mare e quindi anche quando questo movimento sia provocato da scarroccio, deriva o dal moto ondoso.
- Due navi si devono intendere «**in vista una dell'altra**» soltanto quando l'una può essere osservata visivamente dall'altra.
- L'espressione «**visibilità ridotta**» indica ogni condizione in cui la visibilità è ridotta a causa di nebbia, bruma, neve, violenti acquazzoni, tempeste di sabbia o qualsiasi altro evento simile.

Regola 4 - Applicazione

Tutte queste regole si applicano in qualsiasi condizione di visibilità.



Regola 5 - Servizio di vedetta

Ogni nave deve mantenere un appropriato servizio di vedetta visivo e auditivo, utilizzando tutti i mezzi a disposizione adatti alle circostanze e alle condizioni del momento, tale da consentire una valutazione della situazione e del rischio di collisione.

Regola 6 - Velocità di sicurezza

Ogni nave deve procedere a velocità di sicurezza in modo da poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare collisioni e poter essere fermata entro una distanza adatta alle circostanze e alle condizioni del momento. Per determinare la velocità di sicurezza bisognerà in particolar modo tener conto dei seguenti fattori: visibilità, densità del traffico, manovrabilità della nave, la presenza di notte di luci di sfondo (luci costiere), lo stato del vento, del mare, della corrente e la vicinanza di pericoli.

Regola 9 - Canali stretti

Ogni nave mantiene la propria destra, inoltre le navi a vela, di lunghezza inferiore a 20m o le navi intente alla pesca, non devono ostacolare il transito delle altre navi.

Regola 10 - Schemi di separazione di traffico

In alcune zone molto congestionate le navi viaggiano seguendo delle rotte che sono chiaramente in color magenta marcate sulle carte (Figura 3.2).

In questo caso si deve:

- Procedere lungo il proprio viale di traffico seguendo la direzione generale del flusso.

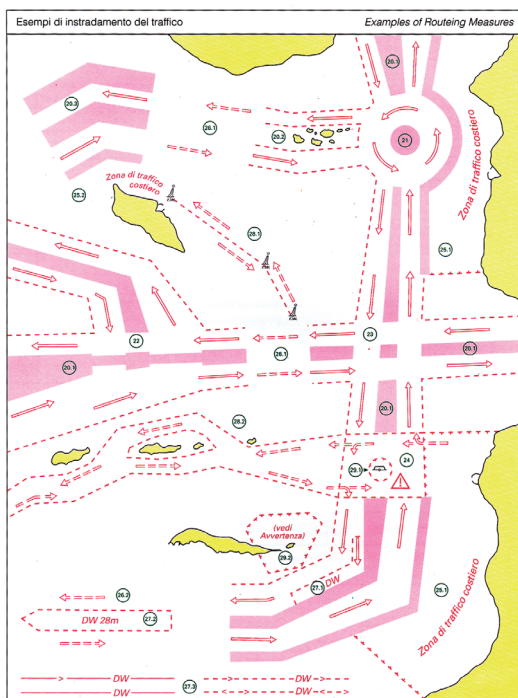


Figura 3.2 - Schema di separazione di traffico

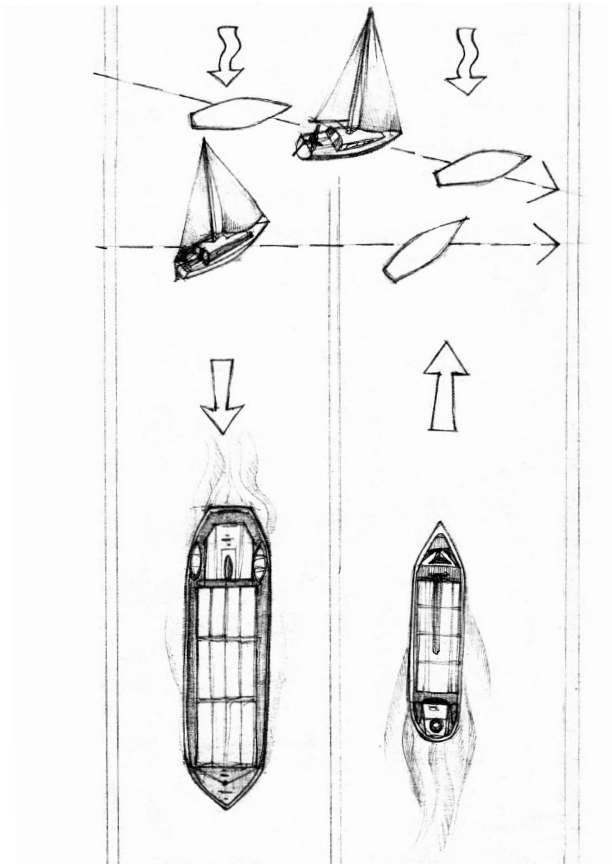


Figura 3.1 - Schema angolo di rotta

- Tenersi per quanto possibile scostati dalla linea o dalla zona di separazione di traffico.
- Inserirsi o lasciare il viale alle sue estremità e, qualora non fosse possibile, inserirsi con un angolo minimo.
- È possibile attraversare uno schema di separazione di traffico navigando il più perpendicolarmente possibile a esso.
- Soprattutto le imbarcazioni a vela dovranno tener conto del vento e di eventuale corrente per assumere un angolo di rotta che permetta di attraversare la zona il più velocemente possibile (*Figura 3.1*).



Accortezze in prossimità della costa

Quando si naviga in vicinanza della costa è bene aumentare l'attenzione a causa delle diverse attività che vi si svolgono (nuoto, sci d'acqua, sub, ecc.) e attenersi alle ordinanze marittime emanate dalle autorità locali. L'atterraggio in spiaggia è consentito solo a velocità ridotta, attraverso appositi corridoi segnalati normalmente da boe gialle.

È vietato avvicinarsi alle spiagge frequentate da bagnanti, con barche a motore o a vela, a meno di 400, 500 o 600m a seconda della località. Si può accedere solo a remi.

Regola 21 - I fanali delle navi

- **Fanale di testa d'albero** È un fanale a luce bianca situato al di sopra dell'asse longitudinale della nave e mostra la luce con un settore di visibilità di 225° ($112^\circ 30'$ per lato); è mostrato da ogni nave mossa da macchine.
- **Fanali laterali** Sono un fanale a luce verde sul lato di dritta e un fanale a luce rossa sul lato sinistro, ognuno con un settore di visibilità di $112^\circ 30'$ in modo da mostrare la sua luce dalla prora fino a $22^\circ,5$ a poppavia del traverso, ciascuno sul rispettivo lato.
- **Fanale di poppa** (o coronamento) È un fanale bianco situato a poppa con un settore di visibilità di 135° verso poppa ($67^\circ,5$ per lato). L'insieme dei fanali laterali e del fanale di poppa si chiama anche **fanali di via** perché usati quando la nave ha abbrivio (Figura 3.3).

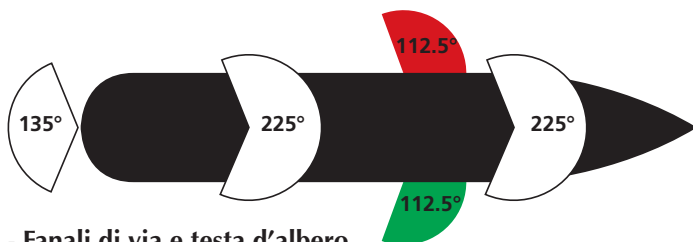


Figura 3.3 - Fanali di via e testa d'albero

- **Fanale di rimorchio** a luce gialla con le stesse caratteristiche del fanale di coronamento.
- **Fanali speciali visibili per tutto l'orizzonte** a luce bianca, rossa, verde o gialla con settore di visibilità di 360° . Può sembrare arduo memorizzare le diverse combinazioni di luci corrispondenti alle navi che stanno



svolgendo un certo tipo di attività; in realtà, le combinazioni non sono così numerose, come risulta chiaro dalla figura a lato (Figura 3.4).

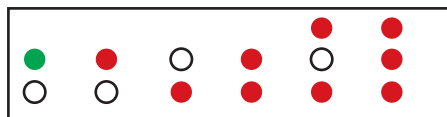


Figura 3.4 - Fanali speciali

A queste luci vanno aggiunti i fanali di testa d'albero dei rimorchiatori, come vedremo in seguito.

- **Fanale a lampi** Indica un fanale che lampeggia a intervalli regolari con una frequenza di 120 o più lampeggi al minuto.

Come si è visto, i fanali di testa d'albero, di via, di coronamento e di rimorchio hanno un settore di visibilità ben preciso, il cui scopo è quello di permettere di determinare la rotta che sta tenendo la nave che si incrocia.

Può sorprendere il fatto che alcuni angoli di visibilità abbiano valori pari a frazioni di gradi ma ciò non è arbitrario. Infatti una volta la bussola marina era divisa in 32 «quarte», ognuna di $11^{\circ},25$ e, dal momento che questa divisione si è sempre mostrata efficace, non è mai stata modificata. Quindi:

- fanale di testa d'albero 20 quarte = 225°
- fanali laterali 10 quarte = $112^{\circ},5$
- fanale di poppa 12 quarte = 135° (bisettrice 6 quarte = $67^{\circ},5$)

Regola 22 - Visibilità dei fanali

I fanali devono avere una portata luminosa minima che dipende dalla lunghezza della nave.

Tipo di fanale	< 12m	12m < 50m	= > 50m
di testa d'albero	2 M	5 M (3M se < 20m)	6 M
laterale	1 M	2 M	3 M
di poppa e rimorchio	2 M	2 M	3 M
speciale (a 360°)	2 M	2 M	3 M



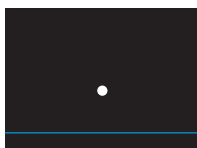
NAVI A PROPULSIONE MECCANICA IN NAVIGAZIONE (Regola 23)

Di lunghezza uguale o superiore a 50 metri:

- Due fanali di testa d'albero, uno a pruvavia, l'altro a poppavia del primo e più in alto di 4,5m.
- I due fanali laterali, posti normalmente alle estremità delle ali di plancia (ponte di comando).
- Il fanale di coronamento.



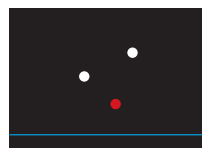
Di prua



Di poppa



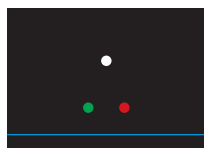
A 112°,5 a dritta



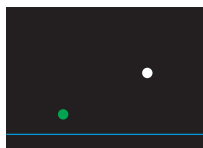
A ca. 045° sinistra

Di lunghezza inferiore a 50 metri:

- Un fanale di testa d'albero.
- I due fanali laterali.
- Il fanale di coronamento.



Di prua



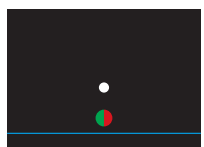
Al traverso a dritta



A 112°,5 a sinistra

Variazioni possibili:

- Una nave di lunghezza compresa tra 20m e 50m può mostrare, facoltativamente, un secondo fanale di testa d'albero come la nave di lunghezza maggiore.
- Una nave di lunghezza inferiore a 20m può avere, facoltativamente, i due fanali laterali raggruppati in un fanale unico.



Fanale combinato di prua



A sinistra