



# MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

## CAPITANERIA DI PORTO - GUARDIA COSTIERA

### VENEZIA

Ordinanza n. 175/09

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Venezia

- VISTO il "Regolamento per il servizio marittimo e la sicurezza della navigazione nel porto di Venezia" approvato con Ordinanza n. 44/08 in data 30.04.2008 della Capitaneria di Porto di Venezia e successive modificazioni ed integrazioni ;
- VISTA l'Ordinanza n. 38/85 in data 18.06.1985 e successive modificazioni ed integrazioni con la quale è stato approvato il "Regolamento per la disciplina della navigazione e degli ormeggi nella zona industriale di Marghera - condizioni particolari per la navigazione nel canale Malamocco - Marghera e per la navigazione notturna";
- RITENUTO necessario e indispensabile prevedere alla rivisitazione ed al riordino delle sopra richiamate norme che regolamentano la navigazione nel porto di Venezia allo scopo di unificare in un unico provvedimento tutte le disposizioni afferenti la navigazione nell'ambito delle acque marittime e portuali di Venezia;
- VISTA la propria Ordinanza n. 67/09 in data 15.05.2009 con la quale è stato approvato il "Regolamento per la disciplina degli accosti nel porto di Venezia" e successive modificazioni;
- VISTI gli artt. 17, 62, 63 ed 81 del Codice della Navigazione e gli artt. 59, 64 e 66 del Regolamento di Esecuzione,
- VISTA la legge 28 gennaio 1994 n. 84, riordino della legislazione in materia portuale e successive modificazioni ed integrazioni;

### ORDINA

#### Articolo 1

E' approvato l'allegato "**Regolamento per il servizio marittimo e la sicurezza della navigazione nel Porto di Venezia**" che abroga e sostituisce l'ordinanza n. 44/08 in data 30.04.2008

Sono altresì abrogate le ordinanze nn., 38/05, 07/97, 102/00, 115/04, 33/06, 84/06, 118/08, 44/09, 96/09, 115/09 e 163/09 rispettivamente in data 18.06.85, 20.01.1997, 06.12.2000, 07.08.2004, 24.06.2006, 12.07.2006, 14.10.2008, 23.03.2009, 23.06.2009, 27.07.2009 e 05.11.2009 di questa capitaneria di porto ed ogni altra norma in contrasto con il contenuto del presente regolamento.

Per quanto non espressamente specificato nel Regolamento allegato alla presente Ordinanza, si rimanda al “Regolamento per la disciplina degli accosti nel porto di Venezia” approvato con l’Ordinanza n. 67/09 in data 15.05.2009 e successive modificazioni.

## **Articolo 2**

I contravventori alla presente Ordinanza, salvo che il fatto non costituisca più grave reato incorreranno nelle sanzioni previste dall'art. 1174 del Codice della Navigazione e dalle altre Leggi speciali, in relazione alla fattispecie delle infrazioni commesse e saranno responsabili civilmente dei danni che per effetto della trasgressione dovessero derivare a persone o cose

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente Ordinanza che entra in vigore il

Venezia , lì 28 dicembre 2009

**IL COMANDANTE  
C.A.(CP) Stefano VIGNANI**

# INDICE

## **Premesse**

### **Capo I Generalità**

- Art. 1 Limiti delle acque marittime portuali
- Art. 2 Delimitazione della Rada
- Art. 3 Canali di grande navigazione
- Art. 4 Pilotaggio
- Art. 5 Balneazione
- Art. 6 Deroghe
- Art. 7 Norme per evitare gli Abbordi in Mare

### **Cap. II Norme per la navigazione e la sosta in Porto ed in Rada**

- Art. 8 Accesso al porto
- Art. 9 Velocità delle navi comprese quelle denominate “veloci”.
- Art. 10 Navigazione a vela
- Art. 11 Precedenze, incroci o sorpassi
- Art.12 Norme particolari Norme particolari per la navigazione nella zona industriale/commerciale di Marghera e lungo il canale litoraneo Malamocco - Marghera
- Art. 13 Convogli a rimorchio o spinti
- Art. 14 Segnali acustici ed ottici
- Art. 15 Sinistri ed incidenti
- Art. 16 Norme di sicurezza per la navigazione delle navi in porto e nella rada
- Art. 17 Inquinamento delle acque marittime
- Art. 18 Riprese fotografiche e/o cinematografiche

### **Capo III Norme generali e di sicurezza per le navi agli ormeggi o alla fonda**

- Art. 19 Obblighi e divieti per le navi durante la permanenza negli accosti
- Art. 20 Obblighi per le navi che debbono dare fonda in rada
- Art. 21 Norme per le emissioni elettromagnetiche dalle navi
- Art. 22 Termine per le operazioni
- Art. 23 Disarmo navi ed imbarcazioni, guardianaggio
- Art. 24 Presenza minima dei componenti l' equipaggio delle navi in sosta nel Porto o nella Rada

### **Capo IV Norme particolari per la navigazione notturna nel canale Malamocco - Marghera**

- Art. 25 Limitazioni di carattere generale
- Art. 26 Limitazioni specifiche per le darsene Agip e Petroli
- Art. 27 Limitazioni specifiche per il canale ovest
- Art. 28 Limitazioni specifiche per il canale sud
- Art. 29 Limitazioni specifiche per il bacino Molo A
- Art. 30 Limitazioni specifiche per il canale nord
- Art. 31 Ulteriori limitazioni
- Art. 32 Deroghe per la navigazione notturna
- Art. 33 Disposizioni specifiche per le navi che non hanno l'obbligo del pilota a bordo

### **Capo VI Norme di sicurezza per le merci pericolose e per i fuochi.**

- Art. 34 Merci Pericolose
- Art. 35 Accensione di fiamme libere e lavori a caldo
- Art. 36 Operazioni di bunkeraggio, allibo e trasbordo
- Art. 37 Navi adibite al trasporto di merci pericolose
- Art. 38 Norme particolari per l'ormeggio di navi in darsena Petroli
- Art. 39 Norme particolari per l'ormeggio di navi in darsena Irom
- Art. 40 Norme particolari per l'ormeggio di navi in darsena della Rana

### **Capo VII Disposizioni particolari per le imbarcazioni**

- Art. 41 Obblighi e divieti in navigazione
- Art. 42 Obblighi e divieti agli ormeggi od alla fonda
- Art. 43 Precedenze, incroci e sorpassi

- Art. 44 Limiti di velocità per le imbarcazioni  
Art. 45 Norme per le unità in servizio di polizia o di emergenza
- Capo VIII Norme di sicurezza e segnali per i casi di nebbia e di forte vento**
- Art. 46 Obbligo di assumere informazioni meteo  
Art. 47 Divieti per le navi  
Art. 48 Divieti causa forte vento avverso  
Art. 49 Divieti per le imbarcazioni  
Art. 50 Divieti per i carichi pericolosi  
Art. 51 Segnali acustici particolari delle navi  
Art. 52 Attraversamenti, incroci e precedenza  
Art. 53 Segnali acustici delle navi e delle imbarcazioni alla fonda od alle boe  
Art. 54 Convogli e rimorchi laterali  
Art. 55 Velocità delle navi e dei natanti  
Art. 56 Navigazione a vela  
Art. 57 Divieto d'ormeggio per navi od imbarcazioni  
Art. 58 Obblighi da osservarsi in caso di sosta di unità per lavori o altre attività consentite  
Art. 59 Disposizioni generali
- Capo IX Disposizioni transitorie e finali**
- Art. 60 Deroga entrata in vigore

# **REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO MARITTIMO E LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE NEL PORTO DI VENEZIA**

## ***PREMESSA***

Ai fini del presente regolamento:

- **Per “canali o acque lagunari o laguna”** si intendono le acque comprese entro i canali lagunari marittimi ricadenti sotto la giurisdizione del Compartimento Marittimo di Venezia.
- **Per “canali lagunari marittimi cittadini”** si intendono le acque comprese entro i canali di cui sopra che vanno dalle Bocche di Lido diramandosi, da un lato, sino al canale Vittorio Emanuele compreso, dall'altro, sino ai bacini di carenaggio, dall'altro ancora, sino a Punta Sabbioni.
- **Per “canali lagunari marittimi di Marghera”** si intendono le acque comprese entro i canali di cui al primo comma che vanno dalle Bocche di Malamocco a tutta l'area portuale di Marghera e di San Leonardo.
- **Per “foschia”** si intende uno stato di visibilità all'interno della Laguna di Venezia, considerato inferiore al normale compreso fra 400 (quattrocento) e 2.000 (duemila) metri.
- **Per “nebbia”** totale od in banchi si intende uno stato di visibilità in corrispondenza dei canali della Laguna di Venezia sottoposti alla giurisdizione marittima, inferiore ai 400 (quattrocento) metri, desunto da strumenti affidabili, a tal fine installati all'interno della Laguna stessa, a cui l'Autorità Marittima ha deciso di far riferimento.
- **Per “visibilità”**, diurna o notturna e che interessi la totalità o parti della laguna, si intende la possibilità di scorgere oggetti o luci, ad una distanza misurata, in miglia marine od in metri, con i strumenti di cui al comma precedente.
- **Per “lato dritto o sinistro”** dei canali marittimi si intende quello a dritta o a sinistra dell'osservatore che stando all'interno del canale volge le spalle all'uscita dello stesso.
- **Per “navi”** si intendono tutti i mezzi navali, compresi i galleggianti, abilitati alla navigazione in acque internazionali o nazionali marittime, che accedono alla Laguna e le navi abilitate alla sola navigazione lagunare di lunghezza superiore a metri 30 (trenta), nonché tutte le navi da diporto.
- **Per “navi veloci”** si intendono le navi di cui al Capitolo X della “Solas 74” ed all'Art. 1 f) del Decreto Legislativo 04/02/2000 n. 45.
- **Per “imbarcazioni”** si intende qualsiasi mezzo navale, compresi i galleggianti, abilitato alla sola navigazione all'interno della Laguna e di lunghezza inferiore od uguale a metri 30 (trenta), nonché tutte le imbarcazioni o natanti da diporto.
- **Per “imbarcazioni di linea”** si intende qualsiasi mezzo navale abilitato, in regime concessorio, al trasporto pubblico urbano su linee prefissate nella laguna di Venezia.
- **Per “unità”** si intende qualsiasi mezzo navale (a motore, a vela, a remi, etc.) o galleggiante, abilitati a qualsiasi tipo di navigazione
- **Per “lunghezza”** delle unità si intende quella fuori tutto
- **Per “intensità del vento”**, espressa in Km/orari, si intende quella rilevata da strumenti affidabili a cui l'Autorità Marittima ha deciso di far riferimento.
- **Per “velocità”** si intende quella riferita al fondo del mare, se non diversamente indicato.

- **Per “radar di tipo fluviale”** si intende un radar marino in Banda X, in uso alle navi maggiori, oppure un radar marino avente, di massima, le seguenti caratteristiche tecniche:
  - gamma di frequenza non inferiore a 9GHz
  - lunghezza antenna almeno 6’
  - lobo di irradiazione non superiore a 1,2°
  - velocità di rotazione antenna oltre 30 rpm
  - monitor di almeno 12” con buona visione diurna
  - minimum detection range non superiore ai 15 mt.
  - range scale, fissa o mobile, con almeno un minimo di 0,15 Kmt. (possibilmente espressa in mt.)
  - asse di rappresentazione ben allineato con la linea di prora

È considerato altresì idoneo un radar con lunghezza d’antenna di 4’ se con velocità di rotazione maggiore di 45 rpm

Per alcune delle caratteristiche tecniche suddette, relative ad apparati esistenti, installati o da installare a bordo di unità con spazi ristretti, potranno essere ammesse tolleranze, purché non inficino il rendimento globale del radar stesso, destinato alla scoperta immediata ed a brevissime distanze di bersagli di minima grandezza e costruiti anche con materiale non metallico.

- **Per “apparato radio RTF/VHF”** può intendersi un impianto, fisso o mobile, di comunicazione radiotelefonica ad onde metriche (VHF) per il servizio mobile marittimo nel quale l’apparato ricetrasmittente sia conforme al DPR 407 del 06/10/1999, oppure conforme alla Direttiva CEE/99/05 recepita con D.lvo 09/05/2001 n. 269, oppure di tipo omologato dal Ministero delle Comunicazioni. In quest’ultimo caso le apparecchiature dovranno essere conformi anche al D.lvo 04.12.1992 n. 476 in materia di compatibilità elettromagnetica per gli apparecchi radiotrasmittenti.  
Gli impianti in questione dovranno essere sottoposti a visita di collaudo iniziale.
- **Per “Unità addette ai servizi portuali”** si intendono quelle unità adibite ai servizi di battellaggio, bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, guardie ai fuochi, security, ritiro rifiuti in genere, manutenzioni arredi portuali, etc.
- **Per “Autorità Marittima”** si intende la Capitaneria di Porto di Venezia denominata d’ora in poi Capitaneria

## **Capo I**

### **Generalità**

#### **ART. 1 - Limiti delle acque marittime portuali**

Le acque marittime portuali di Venezia comprendono i seguenti canali e bacini di navigazione marittima: la **Bocca** e la **rada interna del Porto di Lido**, il **canale di Treporti** dalla rada interna del Porto di Lido fino al traverso della sponda meridionale del Canale Pordelio lato Nord e fino all’allineamento della batimetrica di 5.00 mt verso l’isola di S. Erasmo lato Ovest, il **Canale di S. Nicolò**, il **Canale delle Navi** dal Canale di S. Nicolò fino all’inizio del Canale dei Marani corrispondente al limite settentrionale del bacino antistante l’Arsenale, il **Canale di S. Elena**, il **Canale** ed il **Bacino di S. Marco**, il **Canale della Giudecca** dal bacino di S. Marco alla confluenza con i canali di Fusina e Vittorio Emanuele III compreso il bacino di evoluzione antistante la Marittima, la **“Marittima”** (comprendente: il **Canale della Scomenzera** fino alla confluenza con il Canal Grande, il **Bacino della Marittima** compreso tra i moli di Levante e Ponente, il **Bacino del Tronchetto** compreso tra il molo di Ponente e la sponda di Levante dell’isola del Tronchetto, il **Canale Colombuola** nel tratto compreso tra il bacino del Tronchetto e la confluenza con il Canal Grande definito dal ponte ferroviario di collegamento tra le stazioni di Venezia S. Lucia e Venezia Marittima), **Canale Vittorio Emanuele III** comprensivo del

Porticciolo Petroli e della Darsena Agip, il **Canale Industriale Brentella**, il **Canale Industriale Nord**, il **Bacino del Molo A**, il **Bacino del Molo B**, il **Canale Industriale Ovest** compresa la Darsena della Rana, il **Canale Industriale Sud**, il **Canale Malamocco – Marghera** con i relativi bacini di evoluzione , da nord verso sud, n. 1 ( confluenza tra il Canale Industriale Nord, il canale industriale Brentella, il canale Vittorio Emanuele III e il canale litoraneo Malamocco-Marghera), n. 2 (antistante al bacino molo B), n. 3 ( confluenza tra il canale litoraneo Malamocco – Marghera , il Canale industriale Ovest ed il Canale delle Tresse) , n. 4 , ( confluenza tra il canale litoraneo Malamocco – Marghera ed il Canale industriale Sud ) , il **Porto di S. Leonardo** e relativo canale di raccordo con il Canale di Malamocco – Marghera, la **Rada interna del Porto Malamocco** individuata: lato SW dalla congiungente meda rossa n. 3 di inizio del Canale Malamocco – Marghera con la radice della diga della Palata delle Ceppe, i lati W e N dalle confluenze dei canali Spignon e Fisolo, lato NE dalla bassa sponda compresa tra l’inizio del canale Rocchetta e la radice del Molo Foraneo Nord in parte delimitata da gruppi lignei, in **Canale Rocchetta**, **Bocca del Porto di Malamocco**.

#### **ART. 2 – Delimitazione della Rada**

La Rada di Venezia è costituita dalle acque marittime interne del Circondario Marittimo di Venezia comprese tra la costa e le due linee rette congiungenti i seguenti punti:

- 1) 45° 28' 36" N - 012° 35' 00" E (Faro Piave Vecchia)
- 2) 45° 14' 06" N - 012° 34' 12" E
- 3) 45° 14' 00" N - 012° 18' 54" E (Fanale verde diga foranea nord Porto di Chioggia)

#### **ART. 3 - Canali di grande navigazione**

Sono canali di grande navigazione:

- quello che inizia dalla Bocca di Porto di Lido e, dopo la diramazione del canale dei Marani (fino ai bacini di carenaggio), prosegue per il Canale di S. Marco, il Bacino di S. Marco, il Canale della Giudecca ed il Canale Vittorio Emanuele, fino al bacino di evoluzione n° 1;
- quello, denominato Canale di Malamocco-Marghera, che inizia dalla Bocca di Porto di Malamocco e che, dopo la diramazione per il porto di S. Leonardo, prosegue, attraverso i bacini di evoluzione n° 4, 3 e 2, fino al bacino di evoluzione n° 1.

#### **ART. 4 - Pilotaggio**

Il pilotaggio è reso obbligatorio dal D.M. 02/09/1996 per le navi di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate, salvo eccezioni e deroghe previste dal regolamento stesso.

#### **ART. 5 - Balneazione**

E' proibito effettuare la balneazione in tutti i canali e gli specchi acquei portuali.

#### **ART. 6 – Deroghe**

La Capitaneria, in presenza di particolari circostanze e con adeguate motivazioni, potrà derogare alle norme di cui al presente Regolamento, sentita eventualmente la locale Corporazione Piloti, tenendo, comunque, sempre conto di salvaguardare primariamente la sicurezza della navigazione lagunare marittima.

#### **ART. 7 - Norme per evitare gli Abbordi in Mare**

Le norme di cui al presente Regolamento non esimono alcuno, laddove non diversamente indicato, al rispetto del vigente "Regolamento internazionale per evitare gli abbordi in mare" che deve essere ben conosciuto da chiunque si ponga al comando od alla condotta di qualsivoglia unità.

## **Cap. II**

### **Norme per la navigazione e la sosta in Porto ed in Rada**

#### **ART. 8 - Accesso al porto**

1. L'accesso normale al porto è quello dalla bocca del Porto di Malamocco. Attraverso la bocca del Porto di Lido possono transitare le navi e le imbarcazioni dirette o provenienti ai/dai bacini di carenaggio, agli/dagli ormeggi della Marittima o, comunque, ubicati tra la bocca del Porto di Lido e la Marittima, nonché, solo quando lo richiedano particolari esigenze del traffico portuale, le navi ed imbarcazioni dirette o provenienti alla/dalla zona portuale di Marghera con esclusione in ogni caso di navi cisterna o gasiere non in stato di gas-free. Sono esentate dai limiti di cui sopra tutte le unità addette ai servizi portuali.
2. Le navi che accedono o partono dal porto o dalla rada sono obbligate ad osservare le norme di navigazione previste dal sistema VTS di cui alla legge 07.03.2001 n. 51 "Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo" e il Decreto Ministeriale 28.01.2004 che prevede che la gestione operativa del VTS venga assicurata dal Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, nonché le disposizioni contenute nel "Regolamento per la disciplina degli accosti del porto di Venezia" approvato con ordinanza n. 67/09 in data 15/05/09 e successive modificazioni ed integrazioni.
3. Le navi che intendono sostare nella rada devono dare fondo nella posizione loro assegnata dalla Capitaneria. A tale fine è fatto obbligo ai Comandi di bordo, prima di ancorarsi, di prendere contatto a mezzo RTF/VHF (canali 16 o 13) con la Capitaneria, anche tramite la Stazione Piloti, per comunicare la posizione di fonda prescelta e riceverne conferma.
4. Per accedere, uscire dal porto, eseguire un movimento interno o dare fondo in rada è necessario ottenere apposita autorizzazione dalla Capitaneria giusta ordinanza n. 67/09 in data 15.05.2009 e successive modifiche. Tale autorizzazione può essere revocata in qualsiasi momento dalla Capitaneria, quando le condizioni meteomarine od altri impedimenti di varia natura dovessero rendere insicura la navigazione o ineseguibile il movimento. A tal fine le navi devono sempre mantenersi in ascolto radio in VHF sul canale 16 o 13 per tutta la durata della navigazione portuale o del movimento nonché della navigazione all'interno della rada, così come definita all'Art. 2 del presente regolamento
5. Per un raggio di 2 miglia dalla testata della diga nord della bocca di porto di Lido e dalla testata della diga nord della bocca di porto di Malamocco i pescherecci, le imbarcazioni a remi, a vela od a propulsione meccanica ed i rimorchiatori isolati o rimorchiati maone o altri natanti, devono lasciare la via alle navi, anche se rimorchiate, che entrano o escono dal porto. Queste ultime qualora constatino che i citati pescherecci, imbarcazioni e rimorchiatori non lascino libera la rotta, devono darne avvertimento con successivi brevi colpi di fischio, in numero non inferiore a cinque.

#### **ART. 9 - Velocità delle navi comprese quelle denominate "veloci".**

1. Qualsiasi nave in atterraggio verso il porto di Venezia deve raggiungere la linea che delimita la rada di Venezia ad una velocità non superiore ai 25 (venticinque nodi) e diminuirla gradatamente in modo tale da giungere, alla distanza di 3 (tre) miglia dalla costa, ad una velocità non superiore ai 12 (dodici) nodi, proseguendo poi per l'entrata delle bocche di Lido o di Malamocco riducendo progressivamente tale velocità nei modi più opportuni, fino al raggiungimento della velocità stabilita al successivo punto



- 2, in modo tale da non creare né pericoli per le altre unità né moto ondoso pericoloso per le adiacenti zone di balneazione.
2. a) Le navi in ingresso dalla bocca di Lido dovranno arrivare alle ostruzioni con una velocità non superiore ai 10 nodi (dieci) nodi e ridurre progressivamente la velocità in navigazione, in maniera tale da giungere al traverso del "Forte Sant'Andrea" alla velocità minima che consenta di manovrare e, comunque, non superiore ai 6 (sei) nodi, sempreché particolari e contingenti circostanze di corrente o altro, non giustifichino il mantenimento di velocità superiori. Nei punti d'incrocio, in vicinanza di navi ormeggiate o di navi di dimensioni considerevoli che navighino in direzione opposta, detta velocità massima (6 nodi) deve essere ulteriormente diminuita, anche se ciò dovesse comportare l'uso di rimorchiatori con cavo voltato.
  - b) Le navi in ingresso dalla bocca di Malamocco dovranno arrivare alle ostruzioni con una velocità non superiore ai 10 (dieci) nodi e ridurre progressivamente la velocità in navigazione, in maniera tale da giungere al traverso dello sbocco del canale Canetta, nei pressi di Fusina alla velocità minima consentita per la manovra e, comunque, non superiore ai 6 (sei) nodi, sempreché particolari e contingenti circostanze di corrente o altro, non giustifichino il mantenimento di velocità superiori. Nei punti d'incrocio, in vicinanza di navi ormeggiate o di navi di dimensioni considerevoli che navighino in direzione opposta, detta velocità massima (6 nodi) deve essere ulteriormente diminuita, anche se ciò dovesse comportare l'uso di rimorchiatori con cavo voltato.
  3. Qualsiasi nave che esca dalle Bocche di Porto (Lido o Malamocco) deve osservare, in senso inverso, le limitazioni sopra indicate.
  4. È fatto obbligo a tutte le navi ed ai natanti di transitare nei canali industriali di Marghera ad andatura ridotta e comunque non superiore a quella richiesta dalle esigenze di manovra. In corrispondenza di navi ormeggiate, le navi in transito dovranno segnalare il loro passaggio con un fischio lungo.

#### **ART. 10 – Navigazione a vela**

La navigazione a vela nelle acque marittime portuali è vietata con le seguenti eccezioni :

Alle unità a vela da diporto è consentito effettuare la navigazione a vela nei canali marittimi lagunari, nelle sole ore diurne, con l'osservanza delle seguenti norme particolari :

- a) Le unità in navigazione a vela, nei canali di grande navigazione, non hanno la precedenza sulle unità a motore
- b) Quando situazioni critiche di traffico ed ambientali (vento, moto ondoso, l'incontro con navi di grandi dimensioni, ecc.) lo richiedano, le unità da diporto a vela dotate di motore, pur potendo mantenere le vele issate, devono tenere in moto il motore, pronto ad essere utilizzato in caso di necessità di manovra.
- c) Tutte le unità a vela, dotate o meno di motore, devono percorrere i canali marittimi per rotte il più possibile dirette, limitando il bordeggiamento solo in momenti di minor traffico ed ai soli casi di necessità, evitando tale pratica ai soli fini di esercitazione e/o diletto.
- d) Su specifica richiesta di Associazioni, Sodalizi od Enti sportivi o ricreativi che svolgono attività veliche (esercitazioni, regate, manifestazioni, ecc.) potranno essere individuate dalla Capitaneria zone a ciò destinate, o svolte manifestazioni veliche compatibilmente con il regolare svolgimento del traffico lagunare ordinario.

#### **ART. 11 – Precedenze, incroci o sorpassi**

Le navi che entrano nelle Bocche di Porto o nei canali di grande navigazione devono dare la precedenza a quelle che ne stanno uscendo.

Tutte le unità che attraversano i canali di grande navigazione o vi entrano da canali laterali, devono lasciare libera la rotta a quelle che stanno già percorrendo i canali di grande navigazione, tuttavia queste ultime sono tenute a rallentare ulteriormente la velocità, fino a quella minima di manovra, e ad osservare la necessaria prudenza nei punti

di maggior traffico e di attraversamento delle unità del servizio di linea qui di seguito indicati:

- a. fra il tiro a segno e la boa antistante, per i natanti provenienti da Lido e viceversa;
- b. fra S. Elena e S. Maria Elisabetta, sulla congiungente le campane da nebbia in dette località;
- c. fra il pontile S. Zaccaria e S. Giorgio Maggiore;
- d. nel Canale della Giudecca:
  - i. sulla linea che congiunge i pontili del traghetto Zattere – Giudecca;
  - ii. sulla congiungente S. Basilio - Mulino Stuky;
- e. nel canale litoraneo Malamocco - Marghera, all'altezza del Canale Nuovo di Fusina.
- f. Nella bocca di porto di Malamocco tra il canale Rocchetta e Santa Maria del Mare

Quando due navi, laddove previsto, stanno per incrociarsi in contro corsa nei canali di grande navigazione normalmente quella che ha la corrente in prora deve manovrare in modo da agevolare la navigazione di quella che ha la corrente in poppa.

Nei canali lagunari marittimi cittadini di grande navigazione è vietato l'incrocio ed il sorpasso delle navi, nonché dei galleggianti rimorchiati, qualora entrambe le unità che si incontrano siano superiori alle 1800 GT o che, seppure di stazza inferiore, la loro larghezza massima sia superiore ai 25 mt. fuori tutto.

In deroga alle previsioni di cui presente comma è ammesso – previo autorizzazione della Capitaneria - l'incrocio di navi di stazza lorda superiore a 1800 GT con le seguenti limitazioni:

- nave dotata di elica trasversale prodiera di adeguata potenza
- lunghezza f.t. uguale - inferiore a 220 metri
- immersione massima : mt. 7,92 (25 piedi)
- condimeteo favorevoli

limitatamente alle seguenti zone:

- a) canale di S. Nicolò tra il Forte di S. Andrea e la boa verde del giro di S. Elena (n. 4230 E.F.)
- b) bacino della Marittima

Negli altri casi consentiti gli incroci ed i sorpassi devono essere eseguiti, comunque, con particolare prudenza e solo dopo che entrambe le unità si siano sentite ed accordate fra loro.

**ART. 12** – *Norme particolari per la navigazione nella zona industriale/commerciale di Marghera e lungo il canale litoraneo Malamocco - Marghera*

Nelle ore diurne (dall'alba al tramonto) è consentita la navigazione nel Canale Malamocco - Marghera alle navi di qualsiasi tipologia nei limiti di pescaggio compatibili con i fondali, e secondo quanto stabilito dalle disposizioni emanate dalla Capitaneria di Porto.

Le navi per le quali, ai sensi della vigente normativa in materia di pilotaggio, non è previsto l'obbligo del pilota a bordo (inferiore a 1.500 T.S.L.) possono navigare nei canali lagunari marittimi di Marghera purché i Comandanti prima di lasciare l'ormeggio occupato, se in partenza, ovvero, prima di imboccare il Canale Malamocco – Marghera, se in arrivo, si accertino, contattando la locale Stazione Piloti a mezzo VHF sul canale 13 o eventualmente anche a mezzo telefono, del traffico portuale in zona, della presenza di altre navi in movimento o che non vi siano particolari restrizioni o limitazioni al traffico disposte dalla Capitaneria di Porto.

## **Disciplina per l'incrocio delle navi.**

Per esigenze di traffico portuale è consentito l'incrocio di navi aventi buona manovrabilità:

- nei tratti rettilinei del Canale Malamocco - Marghera (dei Petroli o di San Leonardo e Litoraneo) e nel Canale Vittorio Emanuele III, in ore diurne con buona visibilità e condizioni meteo marine favorevoli, purché la larghezza complessiva delle due unità interessate non superi il 35% della larghezza in cunetta del canale in quel punto e purché nessuna delle due unità trasporti o sia vuota di liquidi infiammabili/combustibili e di gas alla rinfusa o trasporti prodotti tossici o corrosivi;
- nel Canale Industriale Ovest, unicamente nel tratto antistante le banchine Emilia e Liguria (accosti dal 22 al 29), nei limiti e alle condizioni previste dal precedente punto.

E' vietato in ogni caso l'incrocio di navi:

- nel Canale Vittorio Emanuele III dal tramonto all'alba;
- nei tratti curvilinei del Canale Malamocco - Marghera;
- nel Canale Industriale Sud.

E' fatto altresì divieto alle navi senza pilota a bordo, ad eccezione di quelle adibite al traffico locale, di incrociare altre navi nei canali industriali di Marghera, nel Canale Malamocco - Marghera e nel Canale Vittorio Emanuele III.

E' vietata l'evoluzione delle navi nelle darsene terminali del Canale Industriale Nord, del Canale industriale Ovest e del Canale Industriale Bretella.

Le navi dirette o in partenza dalle banchine ubicate nei Canali Industriale Nord, Brentella e Ovest, ramo Nord, devono percorrere il Canale in retromarcia con l'obbligo di essere assistite da un adeguato numero di rimorchiatori.

Nel caso che la navigazione in retromarcia lungo l'ultimo tratto del Canale Industriale Nord sia ritenuta pericolosa per l'ingombro delle banchine prospicienti il canale e/o per condizioni meteo marine avverse, ovvero per altre esigenze operative, quali quelle delle navi dirette o in partenza dalle banchine di allestimento della Fincantieri e banchina Beltrame, la Capitaneria di Porto può autorizzare l'evoluzione nella darsena terminale del Canale Nord prescrivendo lo sgombero del bacino di costruzione da parte delle maestranze della Fincantieri, nonché l'assistenza di un numero di rimorchiatori adeguato alle circostanze ed ogni altra condizione ritenuta necessaria per effettuare la manovra in sicurezza.

A tal fine le Agenzie Marittime, la Fincantieri e la Beltrame, interessate al transito delle navi nel canale in questione, hanno l'obbligo di comunicare alla Capitaneria, con almeno 24 ore di anticipo, oltre le notizie contenute nella "domanda di approdo", anche il previsto orario di arrivo o di partenza delle navi dalle rispettive banchine.

Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano alle navi vuote di carico in partenza dalla banchina Beltrame purché assistite da un numero adeguato di rimorchiatori.

I Comandanti delle navi che non hanno l'obbligo del pilota a bordo, prima di dirigersi agli ormeggi o di lasciarli, devono accertare presso la Stazione Piloti, a mezzo VHF o eventualmente anche a mezzo telefono, del traffico portuale in zona, della presenza di altre navi in movimento nei canali industriali e nel Canale Vittorio Emanuele III o che non esistano particolari restrizioni o limitazioni al traffico disposte dalla Capitaneria.

**ART. 13 – Convogli a rimorchio o spinti**

1. La larghezza dei convogli non deve mai essere maggiore della terza parte della larghezza minima dei canali da percorrere.
2. I convogli a rimorchio in linea di fila o con spintori non dovranno superare la lunghezza di mt. 100 e debbono essere tenuti con cavo alla corta, mentre a poppa devono avere collegato un rimorchiatore che permetta una corretta guida del convoglio.
3. Nei canali di grande navigazione i convogli a rimorchio debbono navigare ad una velocità non inferiore a 3 nodi.
4. Nel tratto compreso tra Riva Sette Martiri e Marittima del Canale marittimo Lido – Marittima, quando ricorrono le condizioni stabilite dal vigente regolamento di rimorchio, il rimorchiatore in assistenza “con cavo voltato” deve operare a poppavia della nave rimorchiata.
5. Nel tratto compreso tra Riva Sette Martiri e Marittima del Canale marittimo Lido – Marittima, le navi di lunghezza uguale o superiore a 250 metri sono obbligate ad operare con l’assistenza di almeno 2 (due) rimorchiatori “con cavo voltato”

I sopraccitati commi 1, 2 e 3 non sono applicabili nel caso di rimorchi appositamente autorizzati dalla Capitaneria all’accesso/uscita/movimento, in quanto le norme di sicurezza sono stabilite dalla stessa Autorità di volta in volta.

In caso di avverse condizioni meteorologiche che pregiudichino la sicurezza della “**presa o mantenimento del cavo di rimorchio**” il Comandante della nave, con il parere favorevole del Pilota, previa comunicazione alla Sala operativa della Capitaneria, può procedere senza cavo voltato.

**ART. 14 – Segnali acustici ed ottici**

1. È vietato nell’ambito portuale l’uso del fischio o della sirena quando non sia necessario per segnalazioni di manovra o per cattiva visibilità.
2. Tutte le unità che si accingono ad uscire da un bacino interno o ad entrare in un canale di grande navigazione da un canale laterale, devono segnalare tempestivamente e ripetutamente col fischio la manovra che stanno per iniziare. Uguale precauzione, devono usare le imbarcazioni munite di semplice segnale acustico.
3. E’ fatto divieto a qualunque unità, fatta eccezione per quelle delle istituzioni pubbliche addette a compiti di polizia o di emergenza, di installare a bordo dispositivi luminosi o sonori simili a quelli in uso alle unità delle istituzioni suddette, senza averne preventivamente ottenuto autorizzazione dalla Capitaneria.

**ART. 15 – Sinistri ed incidenti**

Qualsiasi unità che arrechi danno alle attrezzature od alle opere esistenti nell’ambito portuale o ad altre unità, o che riporti avarie che la costringano a non partire o a non continuare la navigazione perché non in sicurezza deve darne immediato avviso alla Capitaneria e rimanere a disposizione di questa per gli accertamenti ritenuti opportuni.

A tal fine, l’unità, deve, a seconda delle circostanze, ormeggiarsi al più vicino idoneo accosto o fermarsi in rada in attesa delle disposizioni della Capitaneria.

Nel caso di danni provocati ad opere portuali la Capitaneria non autorizzerà la partenza all’unità coinvolta fino a quando non perverrà il nulla osta da parte dell’Autorità Portuale, ai fini del risarcimento dei danni cagionati.

**ART. 16 – Norme di sicurezza per la navigazione delle navi in porto e nella rada**

1. Le navi che navigano all’interno delle acque lagunari marittime hanno l’obbligo di:

- a) Mantenersi, fatte salve le ipotesi per i quali è consentito senza creare intralcio e pericolo alla navigazione il sorpasso, a distanza non inferiore a mezzo miglio l'una dall'altra, qualora navighino nello stesso senso nei canali di grande navigazione. Nel canale Malamocco - Marghera tale distanza è elevata a 1.000 mt. dalla poppa della nave che la precede.
  - b) Mantenersi al centro del canale procedendo alla velocità consentita e, comunque, in modo da poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare collisioni e per poter fermarsi entro una distanza di sicurezza adatta alle circostanze ed alle condizioni del momento.
  - c) Ridurre la velocità a quella minima di manovra o, se possibile, procedendo con il solo abbrivio, negli specchi acquei prospicienti gli accosti in cui stiano operando navi cisterna o gasiere con carichi pericolosi o navi che effettuano movimentazioni di carichi eccezionali.
  - d) Tenere le ancore pronte a dar fondo all'occorrenza.
  - e) Le navi che accedono, partono o si movimentano all'interno delle acque marittime lagunari di Venezia devono osservare i limiti di visibilità della superficie del mare dalla plancia o dal posto di comando verso prora previste dalla vigente Regola 22. Cap V Solas
2. Alle navi che navigano all'interno delle acque lagunari marittime è fatto divieto di:
- a) Tenere imbarcazioni, scale, pennoni, picchi di carico, gru od altre attrezzature sporgenti dalla sagoma della nave
  - b) Ancorare nelle suddette acque, fatte salve le situazioni d'emergenza. Ai fini della sicurezza della navigazione, qualora si rendesse necessario dare fondo all'ancora, nelle zone di S. Nicolò di Lido e S. Andrea, fra la punta di S. Elena e S. Maria Elisabetta, S. Pietro di Castello e la Certosa, nel canale della Giudecca all'altezza della Chiesa dei Gesuati, ed ovunque l'esistenza di cavi subacquei sia segnalato da appositi segnali: palloni a spicchi bianchi e neri alzati su pali il Comandante l'unità ne dovrà dare immediato avviso alla Capitaneria di Porto ed alla locale Stazione Piloti a mezzo VHF 16 e 13.
3. Alle navi di lunghezza superiore ai 60 metri che transitano dalla Bocca di Lido e nel successivo canale di grande navigazione è fatto divieto di effettuare manovre diverse da quelle necessarie per continuare nella normale rotta verso gli ormeggi assegnati od abitudinari. Tale limite è elevato a mt. 110 qualora la nave sia in possesso di elica trasversale prodiera.
- All'interno del canale suddetto, le inversioni di rotta che dovessero essere necessarie, sono autorizzate unicamente nel bacino di evoluzione della Marittima.

**ART. 17 – Inquinamento delle acque marittime**

E' vietato lo scarico dalle unità in acque marittime lagunari di qualsiasi sostanza liquida o solida ritenuta inquinante dalle vigenti norme, comprese le cosiddette "acque nere".

Indipendentemente dalle sanzioni previste in materia dalle norme in vigore, l' eventuale scarico in mare di rifiuti solidi e/o liquidi e/o spandimento di prodotti oleosi, da qualsiasi unità provenga, deve essere eliminato, per quanto attuabile, nel più breve tempo possibile, a cura ed a spese del responsabile, con mezzi propri o avvalendosi di ditte idoneamente attrezzate ed autorizzate. Qualora il responsabile non provvedesse ad eseguire la pulizia o bonifica, la Capitaneria provvede d'ufficio a spese del contravventore.

**ART. 18 - Riprese fotografiche e/o cinematografiche**

In tutto l'ambito portuale sottoposto a misure di security è vietato effettuare riprese fotografiche e cinematografiche a carattere panoramico e professionale senza esplicita e preventiva autorizzazione della Capitaneria.

L'interessato deve presentare istanza in bollo, con congruo anticipo, contenente:

- a. l'indicazione del luogo ove intende realizzare il servizio;
- b. il giorno/i e le ore di prevista esecuzione;
- c. l'indicazione nominativa della persona/e che dovrà essere autorizzata ad effettuare le riprese e dell'accesso in porto;
- d. il tipo di apparecchiature che verranno utilizzate.

### **Capo III**

## **Norme generali e di sicurezza per le navi agli ormeggi o alla fonda**

#### **ART. 19 - *Obblighi e divieti per le navi durante la permanenza negli accosti***

1) Le *navi* hanno l'obbligo di:

- a) Ormeggiarsi in modo da non intralciare il transito o la manovra di altre navi.
- b) Effettuare l'ormeggio a regola d'arte con cavi idonei, efficienti, adeguatamente elastici ed in numero sufficiente secondo le regole della buona arte marinaresca.
- c) Mantenere sempre correttamente in forza i cavi di ormeggio regolandoli a seconda del procedere delle operazioni di caricazione o discarica e del variare della marea.
- d) Prestare attenzione alle navi che devono transitare o manovrare nei pressi per provvedere affinché gli ormeggi siano sempre ben tesati affinché possano evitare alla nave movimenti dannosi e pericolosi a causa del normale transito di navi nella zona prospiciente l' accosto stesso.
- e) Verificare che le operazioni commerciali in corso non creino pericoli per gli equipaggi, i passeggeri e gli operatori portuali, richiamando immediatamente il personale addetto a tali operazioni qualora queste non vengano svolte in modo corretto.
- f) Assicurarsi durante il passaggio di altre navi che il personale intento a lavori su ponti, passerelle, lance di salvataggio o zatterini si sia posto in sicurezza.
- g) Tenere le ancore in cubia in posizione corretta, tale da non creare pericoli di sorta
- h) Mantenere aperto l'ascolto radio continuo sul canale VHF 13 (156.600Mhz.) per la ricezione di eventuali messaggi di pericolo o di emergenza emanati dalla Capitaneria (tenendo conto tuttavia, che eventuali chiamate alla Capitaneria devono essere effettuate sul canale 16 (156.800 Mhz.)
- i) Dare volta ai cavi soltanto agli apposti punti di ormeggio precostituiti (briccole, boe, bitte, anelli appositamente installati e collaudati). Qualora i cavi possano presentare pericolo per la navigazione di altre unità, per i veicoli o per le persone, devono venir debitamente illuminati e segnalati con un fanale rosso di notte e con un segnalamento ben visibile di colore rosso di giorno. Parimenti qualora i cavi di ormeggio o le attrezzature di bordo che non possono essere fatte rientrare al termine lavori occupino il lato banchina in modo tale da presentare pericoli per i veicoli o le persone in transito è fatto obbligo ai Responsabili di banchina del Terminal concessionario della stessa a provvedere ad apporre idonea segnaletica stradale diurna e notturna
- j) Le navi in rada che trasportano merci pericolose liquide alla rinfusa e che avessero per qualsiasi motivo i propulsori inutilizzabili, sono obbligate a farsi assistere continuamente da un rimorchiatore di adeguata potenza.
- k) Ormeggiarsi di fianco e non di punta (andana), fatto salvo negli ormeggi portuali già in tal modo predisposti ed in casi eccezionali da autorizzare di volta in volta

su istanza documentata e alle condizioni che verranno dettate.

- l) Ormeggiarsi o sostare solo nei posti di ormeggio assegnati.
- m) Mantenere sempre un corretto assetto limitando al minimo indispensabile gli sbandamenti dovuti alle operazioni di carico/scarico/zavorramento
- n) Le navi cisterna, in occasione del transito di altre navi, devono sospendere tempestivamente le operazioni di carico o scarico, provvedendo quindi a chiudere le valvole sui manifolds. Analoga chiusura dovrà essere effettuata sulle condutture di terra immediatamente a valle delle manichette flessibili

2) Alle *navi* è fatto divieto di:

- a) Effettuare operazioni di pulizia o soffiatura dei fumaioli e delle condutture di scarico che possano causare l'emissione eccessiva di fumi o di gas di scarico nocivi.
- b) Occupare specchi acquei portuali con zattere, distanziatori o con altri materiali galleggianti, se non previa apposita autorizzazione della Capitaneria.
- c) Sbracciare imbarcazioni, lance o zattere di salvataggio, fatto salvo il caso di esercitazioni, riparazioni o manutenzioni delle stesse, e limitatamente al lato mare, segnalando il fatto, via VHF alla Capitaneria. E', comunque, fatto divieto di allontanarsi con i predetti mezzi di salvataggio dal fianco della nave stessa salvo specifica autorizzazione della predetta Capitaneria.
- d) Affiancarsi tra loro, salvo casi eccezionali e previa autorizzazione della Capitaneria. Le unità che per operazioni commerciali o di rifornimento si accostano alle navi ormeggiate devono rimanere su una sola fila lungo il bordo della nave stessa. Dette unità devono rimanere sempre con il proprio equipaggio a bordo.
- e) Ormeggiarsi alle strutture di illuminazione o di segnalamento marittimo portuale.
- f) Ormeggiarsi sulle bricole delimitanti i canali marittimi portuali in modo tale da costituire intralcio alla navigazione
- g) Tenere sbracciati verso il canale gru, bigli ed altre attrezzature mobili. Le scale, dal lato mare, devono essere alzate ed abbattute contro il bordo. Gli ombrinali in coperta e lungo la murata per lo scarico di liquidi consentiti dovranno essere sempre protetti al fine di evitare la caduta dei liquidi sulle unità più piccole vicine od in transito nonché sulle banchine ed in acqua.
- h) Effettuare operazioni in carena ed allo scafo esterno, attraverso lo sbandamento della nave, senza preventiva autorizzazione della Capitaneria.
- i) Sostare presso le scalette esistenti nell'ambito portuale se non per il tempo strettamente necessario all'imbarco o sbarco di persone
- j) Ormeggiarsi alla banchina Scomenzera, lato Campo di Marte, fatto salvo il possesso di specifica autorizzazione rilasciata dell'Autorità Portuale di Venezia ovvero in virtù di atti di concessione che prevedano accosti d'imbarcazioni
- k) Sostare anche temporaneamente e ormeggiarsi nello specchio acqueo, destinato in modo diretto ed esclusivo, alle imbarcazioni di servizio appartenenti al Gruppo Ormeggiatori del Porto di Venezia, di mq 78 (ml 6 di lunghezza per 13 di profondità) in canale della Giudecca antistante l'Ufficio Operativo del Gruppo, sito in Zattere n° 1510 di Venezia
- l) Accostare ai pontili e alle cavane in concessione al servizio di trasporto pubblico di linea ubicate nei canali marittimi, così come definiti all'articolo 1 della presente ordinanza, ad eccezione delle unità impiegate nei servizi pubblici di linea o di quelle in possesso di specifica autorizzazione al trasporto di soggetti portatori di handicap di particolari gravità.

Queste ultime potranno accostare alle citate attrezzature ed effettuare lo sbarco/imbarco solo se, a giudizio del conduttore tenuto conto dell'ordinaria esperienza nell'arte marinaresca, le condizioni di traffico e moto ondoso non

- pregiudichino la sicurezza dei soggetti trasportati e non si crei intralcio o pericolo di collisione con le unità adibite al servizio pubblico di linea.
- m) Ormeggiare e sostare nello specchio acqueo delimitato dalle fondamenta delle Zattere e dal pontile “zattere ex Adriatica” lato Est a qualunque mezzo nautico non appartenente al Corpo delle Capitanerie di Porto. Subordinatamente alle esigenze dei mezzi nautici del Corpo stesso, la sosta nello specchio acqueo di cui trattasi, e l’uso dei relativi ormeggi, è consentita ai natanti di servizio di altre Pubbliche Amministrazioni, con personale a bordo e con l’obbligo di lasciare prontamente libero l’ormeggio a semplice richiesta
  - n) Ormeggiare e sostare agli attracchi antistanti la sede della Direzione Marittima di Venezia sita in San Marco 1324/A, ed ai vari ormeggi siti nello specchio acqueo compreso fra gli esistenti pontili del trasporto pubblico denominati “fermata Vallarosso” e “fermata Giardinetti”. È altresì vietata la fermata inoperosa entro lo specchio acqueo di cui sopra. L’ormeggio e la sosta ai citati attracchi sono consentiti unicamente ai mezzi navali della Capitaneria di Porto/Guardia Costiera ed alle unità di servizio delle altre Amministrazioni dello Stato di volta in volta autorizzate previo chiamata VHF alla Sala Operativa della Capitaneria. In deroga ai divieti di ormeggio, di sosta e di fermata di cui al presente comma è consentito alle unità abilitate al servizio di trasporto pubblico di servirsi dell’ormeggio prospiciente la scaletta di accesso alla fondamenta, esistente dinanzi all’entrata della Direzione Marittima, salvo diverse prescrizioni in materia di trasporto pubblico dell’Autorità Comunale, e di sostarvi, con massimo due imbarcazioni e con l’obbligo di mantenere a bordo il conducente dell’unità ormeggiata per tutto il periodo della sosta stessa, pronto a partire nel caso vi fosse necessità di movimentare mezzi navali del Corpo e di quelli autorizzati. Resta altresì inteso che la deroga in questione relativa alla fermata al predetto specchio acqueo è limitata alle acque prospicienti l’entrata dell’esistente canale denominato “Rio della Zecca”, e solo per il tempo necessario a consentire l’entrata nel predetto Rio o l’accesso alla citata scaletta.
  - o) Ormeggiare e sostare alla cavana utilizzata dalla A.S.S.L. n. 16 Veneziana per il servizio di trasporto malati ed ubicata sulla sponda meridionale dell’Isola nova del Tronchetto. Dal divieto di cui al presente comma sono esclusi i mezzi nautici delle forze di Polizia per il tempo strettamente necessario a compiere operazioni inerenti il proprio servizio.

Le disposizioni di cui al comma 2 lett. C) del presente articolo non sono applicabili ai “tender” che pertanto sono autorizzati a navigare, lasciando la barca madre, senza specifiche autorizzazioni nei limiti previsti dalle proprie abilitazioni fermo restando il rispetto delle vigenti normative in materia con particolare riferimento alle disposizioni di “port security” e di polizia di frontiera dove applicabili.

#### **ART. 20 - *Obblighi per le navi che debbono dare fonda in rada***

##### **ANCORAGGI DEL LIDO**

- a) Le navi da carico inferiori a 5000 TSL hanno l'obbligo di dar fondo nello specchio acqueo, denominato L.S.C. (Lido Small Cargo).
- b) Le navi da carico superiori a 5000 TSL hanno l'obbligo di dar fondo nello specchio acqueo, denominato L.B.C. (Lido Big Cargo).



Le suddette aree ricadono sotto la giurisdizione dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Jesolo e sono pertanto disciplinate con Ordinanza n. 01/08 in data 13.03.2008 di quell'Ufficio.

### ANCORAGGI DI MALAMOCCO

a) Le navi da carico inferiori a 5000 TSL hanno l'obbligo di dar fondo nello specchio acqueo, denominato M.S.C. (Malamocco Small Cargo), delimitato dai seguenti punti:

|   |                  |                    |
|---|------------------|--------------------|
| A | LAT 45° 21',10 N | LONG 012° 21',58 E |
| B | LAT 45° 20',36 N | LONG 012° 22',93 E |
| C | LAT 45° 19',80 N | LONG 012° 22',64 E |
| D | LAT 45° 20',20 N | LONG 012° 21',00 E |

b) Le navi da carico superiori a 5000 TSL hanno l'obbligo di dar fondo nello specchio acqueo, denominato M.B.C. (Malamocco Big Cargo), delimitato dai seguenti punti:

|   |                  |                    |
|---|------------------|--------------------|
| A | LAT 45° 23',00 N | LONG 012° 24',50 E |
| B | LAT 45° 22',64 N | LONG 012° 26',40 E |
| C | LAT 45° 21',41 N | LONG 012° 25',66 E |
| D | LAT 45° 21',82 N | LONG 012° 23',00 E |
| E | LAT 45° 22',30 N | LONG 012° 23',20 E |

c) Le navi gasiere e le navi trasportanti liquidi pericolosi alla rinfusa e inferiori a 20.000 TSL hanno l'obbligo di dar fondo nello specchio acqueo, denominato M.S.T. (Malamocco Small Tanker), delimitato dai seguenti punti:

|   |                  |                    |
|---|------------------|--------------------|
| A | LAT 45° 20',60 N | LONG 012° 23',82E  |
| B | LAT 45° 20',08 N | LONG 012° 26',05 E |
| C | LAT 45° 19',15 N | LONG 012° 25',60 E |
| D | LAT 45° 19',70 N | LONG 012° 23',36 E |

d) Le navi gasiere e le navi trasportanti liquidi pericolosi alla rinfusa superiori a 20.000 TSL hanno l'obbligo di dar fondo nello specchio acqueo, denominato M.B.T. (Malamocco Big Tanker), delimitato dai seguenti punti:

|   |                  |                    |
|---|------------------|--------------------|
| A | LAT 45° 20',28 N | LONG 012° 28',10 E |
| B | LAT 45° 20',00 N | LONG 012° 29',38 E |
| C | LAT 45° 18',32 N | LONG 012° 29',25 E |
| D | LAT 45° 19',00 N | LONG 012° 26',20 E |
| E | LAT 45° 19',80 N | LONG 012° 26',60 E |
| F | LAT 45° 19',62 N | LONG 012° 27',80 E |

### ANCORAGGI PER ALLIBI

Le navi che debbono effettuare allibo, hanno l'obbligo di dar fondo nello specchio acqueo denominato M.L.A. (Malamocco Lightning Area) delimitato dai seguenti punti:

|   |                  |                    |
|---|------------------|--------------------|
| A | LAT 45° 22',35 N | LONG 012° 27',80 E |
| B | LAT 45° 21',98 N | LONG 012° 29',48 E |
| C | LAT 45° 20',52 N | LONG 012° 29',43 E |
| D | LAT 45° 21',03 N | LONG 012° 27',05 E |

Tale zona d'ancoraggio, se libera da navi che effettuano operazioni di allibo, può essere utilizzata dalle navi da carico

Le navi che intendono dar fondo negli specchi acquei di cui sopra devono farlo in modo tale da mantenersi ad una distanza minima di sicurezza .

Le navi alla fonda hanno l'obbligo di mantenere ascolto radio continuo sul canale VHF 16/13 nonché mantenere acceso l'apparato AIS.

**ART. 21 – Norme per le emissioni elettromagnetiche dalle navi**

Al fine di ridurre al minimo l'esposizione alle onde elettromagnetiche delle persone che operano o che transitano all'interno delle aree portuali marittime di Venezia, è fatto divieto a tutte le navi all'ormeggio presso le banchine o alla fonda all'interno del porto di Venezia di tenere in funzione gli apparati radar o, comunque, di emettere onde elettromagnetiche dagli impianti fissi di bordo, con esclusione di quelle derivanti dall'uso di apparati radio in banda UHF – VHF/DSC/FM/AM/RTF e degli apparati AIS.

Gli impianti in questione, salvo quelli di cui si è fatta eccezione, devono essere spenti appena la nave si sia ormeggiata in sicurezza e possono essere accesi pochi minuti prima della partenza.

Deroghe possono essere tollerate solo per particolari motivi di urgente necessità, mentre analoghe deroghe potranno essere concesse dalla Capitaneria, anche tramite semplice richiesta via radio, per comprovati motivi di necessità, come nel caso di urgenti riparazioni o manutenzioni a detti apparati. Nel tal caso il Comando di bordo dovrà dare avvertimento di ciò agli operatori portuali presenti a bordo o nelle immediate vicinanze.

**ART. 22 - Termine per le operazioni**

Qualora si verifichi o sia prevedibile un congestionamento del porto o sia richiesto da esigenze del traffico, la Capitaneria, sentita l'Autorità Portuale, può determinare, di volta in volta, il termine massimo entro cui le navi devono ultimare le operazioni di carico o scarico delle merci e d'imbarco e sbarco dei passeggeri. L'inosservanza del termine, non dipendente da comprovata causa di forza maggiore - dalla quale si intende escluso ogni ritardo dovuto a fatto del caricatore o ricevitore della merce -, comporta, sentita l'Autorità Portuale, l'obbligo della nave di lasciare comunque l'accosto, assumendosi le relative spese.

**ART. 23 – Disarmo navi ed imbarcazioni, guardianaggio**

In generale la permanenza delle unità in banchina è condizionata al compimento di operazioni commerciali; conseguentemente, la messa in disarmo, il compimento di estesi lavori di riparazione o che comportino per l'unità l'impossibilità di muovere con i propri mezzi, e la demolizione, non potranno essere effettuati senza la preventiva autorizzazione della Capitaneria la quale, sentita l'Autorità Portuale, procederà all'assegnazione degli ormeggi più idonei, stabilendo anche i relativi limiti temporali della sosta.

Le unità sotto sequestro, o detenute, o comunque inoperose, qualora debbano liberare l'ormeggio per consentire l'effettuazione delle operazioni commerciali ad altre unità mercantili potranno essere soggette al movimento d'autorità, a proprie spese. Per quanto riguarda il caso di sequestro, penale o civile, il movimento sarà condizionato dall'assenso preventivo dell'Autorità Giudiziaria competente.

L'armatore od il proprietario della nave che sia stata autorizzata al disarmo o che rimanga, per qualunque motivo, priva di comando o dell'equipaggio ovvero sia di un equipaggio sufficiente ad assolvere qualunque necessità è obbligato a provvedere alla sua custodia, tramite personale marittimo o personale dipendente da ditte di sorveglianza autorizzate ad operare in ambito portuale, al fine di salvaguardare la sicurezza della nave

stessa e delle persone che a qualunque titolo si trovano a bordo. Per quanto sopra dovrà essere disposto un servizio di “guardianaggio”, di massima così attuato:

- 1) Caso di nave avente in efficienza gli impianti elettrico, di riscaldamento, antincendio e le cucine e, pertanto, con equipaggio che vive e pernotta a bordo:
  - Un Ufficiale di coperta (responsabile) ed uno di Macchina
  - Due persone di coperta e due di macchina, di cui uno con funzioni di cuoco
- 2) Caso di nave senza equipaggio a bordo:
  - Un guardiano di sorveglianza h24 dotato di un efficace sistema di comunicazioni con la Capitaneria e con il Custode responsabile (preventivamente nominato dall'armatore/proprietario) per eventuali casi di emergenza. Quest'ultimo dovrà provvedere a far intervenire quando necessario, con la dovuta immediatezza, i servizi portuali (rimorchiatori, piloti, ormeggiatori)

**ART. 24 - Presenza minima dei componenti l' equipaggio delle navi in sosta nel Porto o nella Rada**

A bordo delle navi in sosta nel porto, debbono essere sempre presenti almeno le seguenti aliquote di equipaggio:

- 1) Due Ufficiali di coperta, del quale uno idoneo a dirigere una manovra (per movimento o per eventuale uscita in mare) e le operazioni commerciali in corso. Per le navi di stazza lorda non superiore a 500 tonnellate è sufficiente un solo Ufficiale di coperta (o il Nostromo se la tabella di armamento non prevede altri Ufficiali oltre al Comandante), purché idoneo a dirigere la manovra (per movimento o eventuali uscite in mare) e le operazioni commerciali in corso;
- 2) Un Ufficiale di macchina;
- 3) La metà del personale di coperta, di macchina e delle altre categorie costituenti l'equipaggio ed aventi attinenza con i servizi tecnici di bordo.

In presenza di particolari circostanze, eventuali deroghe a quanto disposto nel precedente articolo potranno essere autorizzate caso per caso dalla Capitaneria.

## **Capo IV**

### **Condizioni particolari per la navigazione notturna nel canale Malamocco - Marghera**

**ART. 25 – Limitazioni di carattere generale**

Nelle ore notturne (dal tramonto all'alba), nel Canale Malamocco - Marghera è consentita la navigazione con le seguenti limitazioni, fermo restando la disponibilità di rimorchiatori in assistenza e fatte salve le limitazioni di cui ai successivi articoli 26, 27, 28, 29 e 30., purché il passaggio delle navi non dia luogo allo spostamento delle altre navi ormeggiate:

**25.1** navi da carico secco di lunghezza non superiore ai 220 mt. (tolleranza 2%) e con pescaggio non superiore a 8,85 mt., ovvero, di lunghezza non superiore ai 200 mt. (tolleranza 2%) e con pescaggio non superiore a 9,15 mt. e, qualora l'ormeggio ME 36/L sia occupato, nei limiti notturni di cui all'allegato diagramma (All. 1).

Le suddette navi da carico di lunghezza non superiore a 200 mt. (tolleranza del 2%) e con un pescaggio superiore a 8,85 mt., debbono essere dotate di idoneo bow thruster;

- 25.2** navi con liquidi corrosivi di lunghezza non superiore ai 150 mt. (tolleranza del 2%) e di pescaggio non superiore a 8,25 mt.;
- 25.3** navi cisterna vuote di olio combustibile o di prodotti derivati dalla combustione (es. bitume) e navi cisterna degassificate di lunghezza non superiore ai 220 mt (tolleranza del 2%);
- 25.4** navi per il trasporto di liquidi infiammabili, di liquidi combustibili (eccezion fatta per l'olio combustibile al quale si applica il precedente punto 19.3) e di gas alla rinfusa vuote o non degassificate, di lunghezza non superiore ai 180 mt. (tolleranza del 2%);
- 25.5** navi con a bordo liquidi tossici, infiammabili, combustibili (ad esclusione dei prodotti derivati dalla combustione) o gas alla rinfusa di stazza lorda non superiore a 6.000 tonnellate;

#### **ART. 26 – Limitazioni specifiche per le darsene Agip e Petroli**

Nelle ore notturne, nella darsena AGIP (ex IROM) e PETROLI, è consentita la navigazione alle seguenti condizioni:

- a) per il disormeggio di navi di lunghezza superiore ai 150 mt. dalla darsena AGIP (ex IROM), è necessario che l'ormeggio opposto sia libero;
- b) il disormeggio di navi di lunghezza superiore ai 120 mt. dal pontile ESSO 3M è possibile a condizione che il pontile ESSO N sia libero.
- c) il disormeggio di navi di lunghezza superiore ai 150 mt dal pontile ESSO N (PETROVEN)

Le suddette operazioni sono subordinate alla collocazione di adeguati ausili luminosi sulle briccole delimitanti lo specchio acqueo prospiciente le due darsene e utilizzato dalle navi nella manovra di evoluzione per volgere la prua verso l'uscita.

Nelle more della realizzazione degli impianti luminosi fissi di cui al comma precedente, le operazioni di disormeggio potranno avvenire, in via sperimentale ed in condizioni meteo marine non avverse, mediante posizionamento sulle briccole di ausili luminosi provvisori da parte dei concessionari.

#### **ART. 27 – Limitazioni specifiche per il canale ovest**

Nelle ore notturne (dal tramonto all'alba) nel Canale Industriale Ovest, è consentita la navigazione alle navi di stazza non superiore a 3.000 tonnellate. Per le navi superiori al limite predetto, si applicano i seguenti criteri:

- 27.1** nel tratto di canale antistante alle banchine Emilia e Liguria (accosti dal 22 al 29 incluso) è consentita la navigazione a navi da carico secco di lunghezza non superiore ai 220 mt. (tolleranza del 2%) e con pescaggio non superiore a 8,55 mt. , ovvero di lunghezza non superiore ai 200 mt. (tolleranza del 2%) e con pescaggio non superiore a 9,15 mt. .

Le predette navi da carico secco di lunghezza non superiore a 200 mt. (tolleranza del 2%) e con pescaggio superiore a 8,55 mt. debbono essere dotate di idoneo bow thruster;

- 27.2** nel tratto di canale a monte della banchina Liguria (accosto 29 escluso) e fino all'accosto ENEL 1/W (compreso), la navigazione è consentita a condizione che la nave non sia di lunghezza superiore a 150 mt. (tolleranza del 2%), pescaggio massimo non superiore a 7,95 mt. e non debba effettuare una evoluzione superiore a 180°. In ogni caso è vietata la navigazione in retromarcia.

**27.3** nel tratto di canale tra l'accosto ENEL 1/W e gli accosti C.I.A. (1/W-4/W) compresi, la navigazione è consentita alle seguenti condizioni:

- la nave non sia di lunghezza superiore a 150 mt. (tolleranza del 2%), pescaggio massimo non superiore a metri 7,95 e non debba effettuare una evoluzione superiore a 180°. In ogni caso è vietata la navigazione in retromarcia.
- il pontile ENEL 2/W sia completamente sgombro di navi ed al pontile ENEL 1/W non siano ormeggiate navi di lunghezza superiore a 130 mt. e larghezza maggiore a 20 mt.;
- l'altezza di marea sia almeno al medio mare per tutto il transito;
- le banchine siano ben illuminate e non vi siano fonti di luce di forte intensità rivolte verso il canale;

**27.4** nel tratto di canale compreso tra l'ormeggio CIA (1/W – 4/W) e la darsena terminale, la navigazione è consentita a condizione che la nave non abbia lunghezza superiore a 120 mt. (tolleranza del 2 %) e non debba effettuare una evoluzione superiore a 180°. In ogni caso è vietata la navigazione in retromarcia.

#### **ART. 28 – Limitazioni specifiche per il canale sud**

Nelle ore notturne (*dal tramonto all'alba*), nel Canale Industriale Sud, è consentita la navigazione alle navi con stazza lorda non superiore a 3.000 tonnellate. Alle navi superiori al predetto limite è consentita la navigazione nel canale di cui trattasi a condizione che siano di lunghezza non superiore a 120 mt. (tolleranza del 2%) se navi cisterna o gasiere, non superiore a 150 mt. (tolleranza del 2%) negli altri casi e non debbano effettuare una evoluzione superiore a 180°. In ogni caso è vietata la navigazione in retromarcia.

E' consentita altresì la navigazione alle navi di lunghezza non superiore ai 150 mt. (tolleranza del 2%) e pescaggio massimo di 8,55 mt. cariche di corrosivi o vuote di liquidi infiammabili, combustibili, *prodotti derivati dalla combustione*, o di gas alla rinfusa purché, in entrambi i casi, non debbano evolvere e/o non siano ormeggiate lungo il canale navi di larghezza superiore ai 25 mt.

#### **ART. 29 – Limitazioni specifiche per il Bacino Molo A**

Nelle ore notturne (*dal tramonto all'alba*), fermo restando le vigenti disposizioni specifiche per l'intero bacino emanate dalla Capitaneria di Porto, nel tratto del bacino Molo A, limitatamente agli accosti Sali 2 , Sali 3 e banchina Veneto (accosti A9 - A5/6 bitta 38 compresa) si applicano i seguenti criteri :

**29.1** navi da carico secco di lunghezza non superiore ai 220 mt. (tolleranza del 2%) e con pescaggio non superiore a 8,55 mt., ovvero di lunghezza non superiore ai 200 mt (tolleranza del 2%) e con pescaggio non superiore a 9,15 mt.. Le predette navi a carico secco di lunghezza non superiore a 200 mt. (tolleranza del 2%) e con pescaggio superiore a 8,55 mt. , debbono essere dotate di idoneo *bow thruster*.

#### **ART. 30 – Limitazioni specifiche per il canale Nord**

Nelle ore notturne (*dal tramonto all'alba*) nel Canale Industriale Nord è consentita la navigazione alle navi con pescaggio non superiore a 8,25 mt..

#### **ART. 31 – Ulteriori limitazioni**

La Capitaneria di Porto può sottoporre ad ulteriori limitazioni la navigazione notturna delle navi in relazione alle condizioni meteorologiche in atto, alla presenza di nebbia, alla situazione dei fondali, al funzionamento del sentiero luminoso e degli altri segnalamenti

marittimi, al tipo di carico trasportato e ad altri fattori tecnici quali la cattiva manovrabilità delle navi interessate.

### **ART. 32 – Deroghe**

E' facoltà dell' Autorità Marittima concedere deroga alle limitazioni/disposizioni contenute nel presente Capo , previa presentazione di regolare istanza da parte degli interessati ed a condizione che le navi oggetto della richiesta risultino particolarmente manovriere, si sia in presenza di condizioni meteomarine e di visibilità buone ed il sentiero luminoso e gli altri segnalamenti marittimi siano efficienti.

### **ART. 33 - Disposizioni specifiche per le navi che non hanno l'obbligo del pilota a bordo**

Le navi che non hanno l'obbligo del pilota a bordo, possono transitare nelle ore notturne (dal tramonto all'alba) nel Canale Malamocco - Marghera a condizione che:

- vi sia assenza di nebbia, qualora trasportino gas(di ogni tipologia), liquidi infiammabili, combustibili o merce pericolosa alla rinfusa, ovvero siano vuote degli stessi prodotti e non degassificate;
- siano in collegamento con la Stazione Piloti, con le stesse modalità indicate nell'Art. 12;
- siano dotate di un proiettore ed un radar sempre efficienti;
- siano condotte da Comandanti che siano a conoscenza di tutte le norme che regolano la navigazione nella laguna veneta per aver fatto scalo frequentemente nel porto di Venezia anche attraverso il Canale Malamocco - Marghera e che abbia una buona conoscenza della lingua italiana.
- si accertino della situazione del traffico portuale e della presenza di altre navi in movimento nella zona ove debbono transitare.

## **Capo V**

### **Norme di sicurezza per le merci pericolose e per i fuochi.**

#### **ART. 34 - Merci Pericolose**

34.1.Non sono consentite operazioni di imbarco e di sbarco di esplosivi, tranne che per esplosivi appartenenti alla classe 9 (di cui all'I.M.D.G. Code).

34.2.La Capitaneria, a suo giudizio, potrà disporre per un adeguato servizio di vigilanza su tutte le navi che trasportano o debbano caricare merci pericolose di qualsiasi natura

34.3.Le merci pericolose sbarcate devono essere, a cura del ricevitore, portate, al più presto, all'esterno dell'ambito portuale a meno che sia stata richiesta ed ottenuta autorizzazione al loro deposito.

34.4.in deroga a quanto disposto dal comma 1 del presente articolo, possono essere effettuate alla banchina fluviale Tronchetto, nel tratto avente lunghezza lineare di 30 mt. circa posto a est del ponte di raccordo con l'isola del Tronchetto e nell'antistante specchio acqueo operazioni di imbarco e sbarco di merci pericolose in colli destinate all'approvvigionamento cittadino purché siano rispettate le seguenti norme di sicurezza:

- il tratto di banchina interessato deve essere transennato con transenne mobili;
- il medesimo tratto deve essere tenuto sgombero dalle auto in sosta;

- durante le operazioni di carico e scarico di merci pericolose devono essere tenuti sul posto n. 2 estintori carrellabili da 50 kg. a polvere;
- durante le operazioni di carico e scarico delle merci pericolose deve essere assicurata la vigilanza antincendio con la presenza continua di una Guardia ai fuochi dipendente dal «Gruppo Guardie ai fuochi» del porto di Venezia.
- Le unità destinate al trasporto delle predette merci pericolose in colli debbono essere in possesso della specifica autorizzazione rilasciata dalla Capitaneria

**ART. 35 – Accensione di fiamme libere e lavori a caldo**

È vietato accendere fiamme libere su qualsiasi unità, sia all'interno che all'esterno di esse. E' altresì vietato, salvo preventiva autorizzazione concessa a norma dell' art 46 D.lvo 27/07/1999 n. 272, l'uso, a bordo di qualsiasi unità, di attrezzi per l'effettuazione di lavori a caldo con fiamma o saldatrice elettrica

**ART. 36 - Operazioni di bunkeraggio, allibo e trasbordo**

1. Le operazioni di bunkeraggio per la cui effettuazione sia necessario affiancare bettoline, navi o galleggianti in genere alle navi ormeggiate alle banchine del porto, sono sempre consentite quando la larghezza complessiva delle unità affiancate non sia superiore a quella consentita dalle norme vigenti per quel determinato ormeggio
2. Quando la somma delle larghezze superi i valori indicati, le predette operazioni sono consentite soltanto quando il tratto di canale interessato non sia impegnato dal transito di navi, ed in tal caso le bettoline, navi o galleggianti in genere, impiegate nelle operazioni in parola, devono spostarsi con sufficienti anticipo, all'approssimarsi di navi in transito, alla banchina libera più vicina, in modo tale da non intralciare, rallentare o impedire il transito delle navi nel canale stesso nonché da non mettere in pericolo la stessa operazione di rifornimento . A tale scopo il comando di bordo della bettolina dovrà effettuare ascolto continuo sul canale 13 VHF e informarsi preventivamente presso l'Ufficio Traffico della Capitaneria dell'eventuale traffico previsto in zona.
3. E' vietata qualsiasi operazione di allibo , trasbordo o rifornimento diretto da nave a nave di merci in porto o nella Rada se non previa autorizzazione della Capitaneria che provvederà ad assegnare l'ormeggio o la zona della Rada più idonee ed a stabilirne le condizioni. In tale zona di mare è vietato l'ancoraggio a tutte le navi, nonché la sosta e la navigazione quando sono in corso operazioni di allibo.

**ART. 37 – navi adibite al trasporto di merci pericolose**

Le navi adibite al trasporto alla rinfusa delle seguenti merci pericolose:

- gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati, gas disciolti sotto pressione;
- liquidi infiammabili;
- liquidi combustibili;
- liquidi tossici;
- prodotti derivati dalla combustione (*es. bitume*),

devono utilizzare sia in entrata che in uscita l'imboccatura del Porto di Malamocco.

**ART. 38 – Norme particolari per l'ormeggio in darsena Petroli**

L'ormeggio delle navi cisterna ai pontili della darsena Petroli, nel Canale Vittorio Emanuele III, è regolato dalla Capitaneria di Porto in relazione alle esigenze di manovra, fermo restando che non è consentita la contemporanea presenza di navi cisterna agli ormeggi denominati IP 2/M ed ESSO 3/M. (*accosti destinati a chiatte e bettoline adibite a bunkeraggio*)

**ART. 39 – Norme particolari per l'ormeggio in darsena Irom**

Nella darsena IROM possono ormeggiarsi e disormeggiarsi navi cisterna alle seguenti condizioni:

**39.1** al pontile 3/M (di sinistra) navi cisterna di lunghezza non superiore a mt. 176;

**39.2** al pontile 2/M (di dritta) navi cisterna di lunghezza superiore a mt. 110 purché non superiore a mt. 186, solo quando è libero l'ormeggio IROM 3/M;

**39.3** quando il pontile di dritta è occupato, possono essere ormeggiare al pontile di sinistra motocisterne di lunghezza inferiore a mt. 176 solo se la loro larghezza, sommata a quella della nave ormeggiata a dritta, non superi mt. 38. La manovra deve inoltre essere effettuata con stanca di corrente e con marea verso il colmo.

**ART. 40 – Norme particolari per l'ormeggio in darsena Rana**

Agli ormeggi ME 2/W, ME 3/W e ME 4/W della darsena Rana - Canale Industriale Ovest, possono ormeggiarsi navi cisterna a condizione che la distanza tra una nave e l'altra non sia inferiore a 20 mt.;

## **Capo VI**

### **Disposizioni particolari per le imbarcazioni**

**ART. 41 – Obblighi e divieti in navigazione**

1. Alle imbarcazioni che si trovano a navigare nelle acque lagunari marittime, oltre ad applicarsi gli obblighi di cui al Capo II, per quanto applicabile, è altresì fatto obbligo di:
  - a) Tenere la dritta procedendo a velocità di sicurezza in modo da poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare collisioni e fermare l'abbrivo entro una distanza adatta alle circostanze ed alle condizioni del momento.
  - b) Ridurre la velocità al minimo di manovra quando transitano o manovrano in prossimità di altre imbarcazioni ormeggiate.
  - c) Tenere sempre pronti all'uso idonei parabordi durante il transito in prossimità di altre navi od imbarcazioni e per la manovra di ormeggio.
  - d) Le imbarcazioni che accedono, partono o si movimentano all'interno delle acque marittime lagunari di Venezia possono navigare solo se hanno una visibilità della superficie del mare dalla plancia o dal posto di comando verso prora (per 20° sia a dritta che a sinistra) non inferiore ad una lunghezza della nave stessa, visibilità orizzontale non inferiore a 112°,5 per lato dalla linea di prora, con eventuali settori ciechi non superiori a quanto prescritto dalla vigente regola 22.1.2 Cap. V Solas;
2. Alle imbarcazioni che si trovano a navigare nelle acque lagunari marittime, oltre ad applicarsi i divieti di cui al Capo II, per quanto applicabile, è altresì vietato:
  - a) Transitare tra le bricole esistenti nello specchio acqueo del canale della Giudecca, in prossimità della Punta della Salute, e tra queste e le fondamenta, a meno che non vi si debbano ormeggiare.

**ART. 42 - Obblighi e divieti agli ormeggi**



- 1) Alle imbarcazioni che sostano agli ormeggi esistenti nelle acque lagunari marittime, oltre ad applicarsi gli obblighi di cui al Capo III, è altresì fatto obbligo di:
  - a) Effettuare l'ormeggio rispettando le buone regole marinesche, con cavi in numero e dimensioni adeguate e non usurati, nonché con idonei parabordi mobili o fissi, rammentando di adeguare l'ormeggio alle sollecitazioni del moto ondosso e della marea.
  - b) Non lasciare in abbandono la propria imbarcazione verificandone con la dovuta frequenza le condizioni di galleggiabilità e degli ormeggi
- 2) Alle imbarcazioni che sostano agli ormeggi esistenti nelle acque lagunari marittime o vi danno fondo, oltre ai divieti Capo III, per quanto applicabili, è altresì vietato:
  - a. Ormeggiarsi in modo da intralciare, anche solo con i propri cavi o catene, la manovra, il transito o l'ormeggio di altre navi o imbarcazioni.
  - b. Impegnare i canali lagunari marittimi, appositamente contrassegnati da briccole o da mede o da boe, compresa l'imboccatura delle dighe foranee, ancorando all'interno degli stessi o sostando fuori degli ormeggi a banchina.
  - c. Impegnare, sostandovi o dandovi fondo, i canali obbligati di accesso al porto riservati alla navigazione.

**ART. 43 – Precedenze, incroci e sorpassi**

Le imbarcazioni oltre a rispettare le norme di cui al Capo III devono:

- a. Quando lasciano i propri ormeggi (o cavane) segnalare la manovra con i segnali acustici prescritti e dare la precedenza alle unità che transitano sui canali.
- b. Tenere la dritta accostando il più possibile verso i lati dei canali di grande navigazione in occasione di incrocio o sorpasso con navi di maggiori dimensioni, anche al fine di evitare eventuali danni che potessero derivare dal risucchio causato dai propulsori.
- c. Segnalare con i prescritti segnali acustici l'intenzione di sorpassare ponendo in atto tutte le precauzioni necessarie a salvaguardare l'incolumità delle altre imbarcazioni.
- d. Non intralciare la manovra delle navi che per il loro pescaggio e le loro dimensioni sono obbligate a seguire l'asse centrale dei canali di navigazione.
- e. Non attraversare mai la poppa dei rimorchiatori portuali senza aver prima accertato se gli stessi siano o meno intenti ad effettuare operazioni di rimorchio

**ART. 44 – Limiti di velocità per le imbarcazioni**

Le imbarcazioni che transitano nei canali e nei bacini di navigazione marittima devono osservare i seguenti limiti massimi di velocità oraria come meglio evidenziato nella planimetria che fa parte integrante della presente ordinanza (allegato n. 1):

- a) Chilometri 11: nei canali e bacini interni di Marittima e Marghera, nel Canale della Giudecca nel tratto compreso tra la congiungente lo spigolo della scassa ovest della banchina Santa Marta alla dama ovest di accesso al canale di Fusina fino alla congiungente la punta della Dogana con il vertice SE dell'isola della Giudecca, e nel canale di S. Marco nel tratto compreso tra la congiungente il rio dell'Arsenal ed la briccola di testa n. 7 che delimita l'imboccatura orientale del Canale dell'Orfanello e la congiungente Rio di Sant'Elena dama nord-ovest della canaletta di entrata di Santa Maria Elisabetta del Canale di S. Marco
- b) Chilometri 7: Bacino San Marco: all'interno dell'area delimitata a NW dalla congiungente la punta della Dogana con il vertice SE dell'isola della Giudecca, e a SE dalla congiungente il rio dell'Arsenal con la briccola di testa n. 7 che delimita l'imboccatura orientale del Canale dell'Orfanello. In caso di condizioni

meteorologiche avverse che non consentano di governare in sicurezza alla velocità massima prescritta le unità che navigano nell'area di cui al presente comma potranno occasionalmente aumentare la velocità entro il limite, comunque, di 11 Km./h.

- c) Chilometri 20: nei canali di Malamocco - Marghera, Vittorio Emanuele, Giudecca fino alla congiungente lo spigolo della scassa ovest della banchina Santa Marta ovest di accesso al canale di Fusina nel canale della Giudecca, Canale delle navi fino al limite settentrionale dei Bacini antistanti l'Arsenale, nonché del tratto di Canale che va dalla Bocca di Porto di Lido fino alla Rio di Sant'Elena ovest della canaletta di entrata di Santa Maria Elisabetta del Canale di S. Marco.

Le unità adibite al trasporto pubblico di linea in concessione devono osservare il limite di velocità di 20 Km/h. nei canali di Malamocco - Marghera, Vittorio Emanuele, Giudecca fino alla congiungente Mulino Stucky Rio San Sebastiano, Canale delle navi fino al limite settentrionale dei Bacini antistanti l'Arsenale, nonché del tratto di Canale che va dalla Bocca di Porto di Lido fino alla congiungente Rio dell'Arsenale e Torre orientale dell'Isola di San Giorgio Maggiore nel bacino di San Marco.

Le unità adibite al trasporto pubblico di linea in concessione devono osservare il limite di velocità di 14 Km/h. nel Canale della Giudecca, nel Bacino e nel canale di S. Marco e precisamente nell'area compresa tra la congiungente il Mulino Stucky e Rio San Sebastiano nel canale della Giudecca, e la congiungente Rio dell'Arsenale e la Torre orientale dell'Isola di San Giorgio Maggiore nel bacino di San Marco con esclusione dell'area di cui al precedente comma b all'interno della quale le unità adibite al servizio pubblico di linea in concessione debbono osservare il limite di velocità di 11 Km./h

Negli altri canali di giurisdizione marittima, non compresi nel precedente articolo, le imbarcazioni non devono superare il limite di velocità di 20 km/h; quando transitano, invece, in vicinanza di centri abitati devono navigare a velocità non superiore agli 11 km/h, eccezione fatta per i mezzi abilitati ed adibiti al servizio pubblico di linea che non devono superare la velocità di 14 km/h.

È fatto obbligo alle imbarcazioni, comprese quelle del servizio pubblico di linea che imboccano il canale delle Grazie, di ridurre tempestivamente la loro velocità in modo da percorrere il canale stesso con velocità oraria non superiore a 6 chilometri/h.

Incrociando o sorpassando altre unità in navigazione, ormeggiate o ancorate devono ridurre tempestivamente la loro velocità di quanto necessario ad evitare che il moto ondoso prodotto possa compromettere la sicurezza dei predetti natanti e quella delle persone su di esse imbarcate.

Al fine di garantire la sicurezza degli utenti che si trovano a bordo dei pontili ove attraccano le unità in servizio pubblico di linea è fatto obbligo a tutte le imbarcazioni di transitare ad una distanza di almeno 30 metri dagli stessi ovvero, giunti nei pressi del pontile, di ridurre la propria velocità a 10 Km/h.

#### **ART. 45 – Norme per le unità in servizio di polizia o di emergenza**

Le unità delle Forze di Polizia locali o nazionali e di tutti gli altri Organi/Istituzioni riconosciute come addette ai servizi d'emergenza e di soccorso, non sono vincolati ai limiti

di velocità quando sono impiegati nei predetti di emergenza e soccorso, in qual caso dovranno fare uso del lampeggiante e sirena in dotazione.

I servizi tecnico nautici chiamati dalla Capitaneria ad espletare servizi di soccorso e di emergenza non sono vincolati ai limiti di velocità.

## **Capo VII**

### **Norme di sicurezza e segnali per i casi di nebbia e di forte vento**

#### **ART. 46 – Obbligo di assumere informazioni meteo**

Ogni comandante di nave o di imbarcazione, nei periodi dell'anno o del giorno caratterizzati dalla presenza di foschia o nebbia, prima di intraprendere la navigazione lagunare, dovrà accertarsi, preventivamente e con qualunque valido sistema di comunicazione in possesso, tramite la Capitaneria, la Stazione Piloti, la propria Agenzia Marittima o la Società Armatrice, se locale, della presenza o meno di scarsa visibilità lungo od in prossimità del proprio percorso. Chiunque si trovasse a navigare in condizioni di scarsa visibilità, e sia in possesso di un apparato radio dovrà mantenersi in ascolto continuo. Nel caso di apparati radio RTF/VHF si dovrà mantenere in ascolto sul canale 13 (Mhz 156.650).

#### **ART. 47 – Divieti per le navi**

1. In caso di foschia le navi potranno intraprendere la navigazione entro la laguna solo se dotate di almeno un efficiente radar in Banda X ed un secondo radar funzionante (in banda S o K) e previa verifica del buon funzionamento di tutti gli apparati e di tutte le dotazioni di navigazione (radar, fanali e segnali da nebbia, ecoscandaglio, etc.) di bordo.
2. Nel caso di nebbia, totale od in banchi, con visibilità inferiore ai 400 metri, è vietata la navigazione alle navi lungo i canali lagunari marittimi cittadini interessati dal fenomeno meteorologico, con esclusione di quelle addette al servizio pubblico di linea ed ai servizi portuali purché siano dotate dei seguenti requisiti o dotazioni:
  - a) fischio da nebbia di tipo approvato o provvisto di apposita deroga;
  - b) proiettore fendinebbia di adeguata potenza;
  - c) radar di tipo fluviale;
  - d) radio RTF/VHF/FM avente a disposizione almeno un canale di lavoro, il canale 13, quest'ultimo da tenere in ascolto continuo, ed, eventualmente, il canale 16. Tale apparato può essere sostituito con un impianto di comunicazione aziendale di comprovata efficienza;
  - e) visibilità della superficie del mare dalla plancia o dal posto di comando verso prora (per 20° sia a dritta che a sinistra) non inferiore ad una lunghezza della nave stessa, visibilità orizzontale non inferiore a 112°,5 per lato dalla linea di prora, con eventuali settori ciechi non superiori a quanto prescritto dalla vigente Regola 22.1.2 Cap V Solas;
  - f) segnalamenti luminosi ed acustici, organi di governo e di propulsione, altri normali ausili per la condotta della navigazione, perfettamente efficienti;
  - g) comandante, o altro membro dell'equipaggio di guardia in plancia, in possesso di un documento attestante l'aver frequentato, con profitto, un corso "radar base" presso uno degli Istituti riconosciuti dal Ministero dei Trasporti o, per le unità dello Stato militari o civili, dai propri Ministeri competenti. Detta documentazione non sarà necessaria ai patentati Aspiranti CLC, CLC o Padroni Marittimi.

In deroga alle previsioni di cui al precedente comma 2, in condizioni di visibilità non inferiore a 200 metri, previa formale richiesta del Comando nave e acquisito il parere della Corporazione pilota, potrà essere autorizzato l'ingresso e/o l'uscita delle navi in servizio di linea con l'obbligo della presenza di due piloti a bordo.

3. Nel caso di nebbia, totale od in banchi, con visibilità inferiore ai 300 metri è vietata la navigazione alle navi lungo i canali lagunari marittimi di Marghera interessati dal fenomeno meteorologico, con esclusione di quelle addette al servizio pubblico di linea e ai servizi portuali purché siano dotate dei requisiti di cui al comma 2).

Al di sotto dei 600 metri di visibilità le navi che transitano sia lungo i canali lagunari marittimi cittadini che lungo quelli di Marghera e che hanno l'obbligo del pilotaggio dovranno prendere un secondo Pilota come ausilio per la condotta della navigazione radar.

Qualora le condizioni di visibilità siano inferiori a 600 metri le eventuali deroghe rilasciate dalla Capitaneria all'uso del rimorchiatore sono sospese e le navi interessate sono obbligate ad avvalersi dell'ausilio dei rimorchiatori portuali secondo le previsioni del vigente regolamento di rimorchio.

Alle prescrizioni di cui al presente comma potranno essere esentate, dietro autorizzazione dell'Autorità Marittima, e su eventuale parere della Stazione Piloti, quelle navi che, per caratteristiche sue proprie dovute alle modeste dimensioni, al basso pescaggio, all'elevata manovrabilità (ad es.: per la presenza di eliche trasversali, azimutali o doppie, di doppio timone, etc.) e per le particolari dotazioni di apparecchiature di navigazione, possano dare elevata affidabilità di conduzione anche in tempo di nebbia.

4. Una nave che dovesse trovarsi, improvvisamente, all'interno di un banco di nebbia, che limiti la visibilità a meno di quella per cui essa è autorizzata a navigare dalle presenti norme, dovrà, oltre a porre in essere tutti gli opportuni accorgimenti previsti dalle norme per prevenire gli abbordi in mare, avvertire di ciò, via radio, l'Autorità Marittima che predisporrà, per quanto possibile, sempre via radio (canale 13 VHF – Mhz 156.650), il fermo e l'accostamento verso le rive di tutte le altre unità in transito lungo il percorso della nave, sino al termine del passaggio della medesima. Ciò dovrà fare anche la nave emanando appositi avvisi di sicurezza via radio (canale 13).

Le Aziende/Società che hanno la facoltà di utilizzare un sistema di comunicazione interno con le proprie unità, e che per questo sono obbligate a tenere, basato su stazione terrestre, anche un ascolto continuo sul canale 13, dovranno emanare immediatamente le opportune disposizioni per l'osservanza di quanto sopra da parte delle proprie unità, prive di tale canale di ascolto.

Tutte le unità all'emanazione degli avvisi di cui sopra hanno l'obbligo di dare la precedenza alla nave transitante portandosi, per quanto attuabile in relazione alle proprie caratteristiche, il più possibile ai lati del canale di transito.

#### **ART. 48 – Divieti causa forte vento avverso**

Nel caso di vento con intensità superiore ai 56 Km/h (circa 30 nodi ovvero Forza 7 della scala Beauforth), che possa soffiare al traverso alla rotta seguita dalla nave in modo tale da costituire un pericolo, in relazione alle sue limitate capacità di manovra, è fatto divieto di transito nei canali marittimi lagunari, ed in particolar modo nel canale di grande navigazione che va dalle Bocche di Lido alla Stazione Marittima Tronchetto, alle navi passeggeri con alte murate, alle navi portacontainers con containers oltre alla terza fila e ad ogni altra nave che per particolari caratteristiche sue proprie o del suo carico possano ricevere grave nocimento dalla presenza del vento in questione.

I suddetti casi di possibile pericolo verranno comunicati dal Pilota alla Capitaneria che disporrà di conseguenza.

**ART. 49 – Divieti per le imbarcazioni**

Nel caso di nebbia con visibilità inferiore a mt. 300 nessuna imbarcazione potrà navigare ad eccezione di quelle dotate dei requisiti previsti all'Art. 47.2 commi a), b), d), e), f).

Nel caso di nebbia con visibilità inferiore a mt. 150 nessuna imbarcazione potrà navigare ad eccezione di quelle dotate di tutti i requisiti previsti all'Art. 47.2

Con visibilità inferiore a 70 metri la navigazione è sospesa e nessuna imbarcazione può navigare fatta eccezione delle unità in servizio pubblico di linea urbana in possesso di tutti i requisiti di cui al precedente art. 47.2

In deroga alle previsioni di cui al precedente secondo comma in presenza di condizioni di nebbia con visibilità inferiore a 150 metri ma superiore a 70 le unità adibite al servizio pubblico di linea che si trovassero a navigare con radar temporaneamente non operativo potranno effettuare il proprio servizio di linea alle seguenti condizioni:

- possesso di tutti i requisiti di cui al all'Art. 47.2 commi a), b), d), e), f).
- navigazione lungo una rotta parallela alla riva con una distanza adeguata alle condizioni di visibilità e con il divieto di effettuare gli attraversamenti; in queste condizioni di visibilità la navigazione da San Marco a San Zaccaria e viceversa dovrà avvenire all'interno delle boe con le dovute cautele che tale navigazione richiede.

Le imbarcazioni denominate "gondole" e tutte quelle a remi, purché dotate lungo le fiancate di catarifrangenti di colore giallo e di una luce bianca visibile per 360°, potranno navigare fino alla visibilità di non meno di mt. 70, purché tengano solamente una navigazione parallela alle rive (fondamenta) e si mantengano nell'immediata vicinanza delle stesse, badando bene a dare la precedenza a quelle unità che, mediante i previsti segnali sonori, abbiano fatto conoscere di essere in fase di ormeggio o disormeggio verso/dagli attracchi (cavane) posti lungo dette rive.

La stessa possibilità di navigazione del comma precedente, con gli stessi obblighi, è data alle imbarcazioni che trasportano esclusivamente merci di primaria necessità (generi alimentari, medicinali, materiale sanitario, ) che non superino i 15 metri di lunghezza, anche se non sono dotate delle dotazioni prescritte dall'Art. 47.2, purché siano dotate almeno di fischio da nebbia (anche di tipo portatile in uso al diporto) e di proiettore fendinebbia.

In condizioni di nebbia con visibilità inferiore a 150 metri ma superiore a 70 le imbarcazioni di cui al precedente comma (adibite al trasporto di merci di prima necessità), allo scopo di consentire l'approvvigionamento della Giudecca potranno effettuare l'attraversamento del canale marittimo della Giudecca accodandosi ai mezzi in servizio pubblico di linea che, all'altezza delle Zattere effettuano tale tipo di manovra.

Un'imbarcazione che dovesse trovarsi, improvvisamente, all'interno di un banco di nebbia, che limiti la visibilità a meno di quella per cui essa è autorizzata a navigare dalle presenti norme, dovrà navigare solamente tenendosi il più possibile a ridosso dei lati del canale in cui si trova sino ad arrivare al più vicino ormeggio utile raggiungibile. Durante tale navigazione dovrà porre in essere ogni attenzione segnalando la propria presenza con tutti i segnali luminosi ed acustici a sua disposizione.

**ART. 50 – Divieti per i carichi pericolosi**

In presenza di nebbia con visibilità inferiore ai 200 metri, e limitatamente alle acque lagunari cittadine, è fatto divieto di navigazione a tutte le unità che trasportino le merci pericolose delle classi IMDG Code da 1 ad 8 (es.: esplosivi, combustibili, gas, tossici, etc.). Tale limite è elevato a 300 metri in orario notturno.

Apposite deroghe potranno essere concesse, a domanda, per casi contingenti di particolari necessità o emergenze quali ad esempio i rifornimenti di combustibili per riscaldamento cittadino o per i mezzi di trasporto pubblico di linea.

**ART. 51 – Segnali acustici particolari delle navi**

Le navi con macchine in funzione, che navigano nell'ambito portuale con l'ausilio di uno o più rimorchiatori, non sono obbligate ad emettere i segnali acustici da nebbia di cui alla regola 35 lettera d) delle "Norme internazionali per prevenire gli abbordi in mare", bensì dovranno emettere, ad intervalli non superiori ad un minuto, esclusivamente "un fischio prolungato seguito da uno breve", segnale acustico che è di solo uso locale.

I rimorchiatori per tutta la durata delle operazioni di rimorchio-manovra non avranno l'obbligo di emettere alcun segnale acustico di nebbia.

Fatti salvi i casi particolari disposti con le presenti norme, le unità che navigano in acque marittime lagunari dovranno attenersi alle altre disposizioni di legge vigenti in materia di segnalamenti acustici da nebbia.

**ART. 52 – Attraversamenti, incroci e precedenza**

In tempo di nebbia con visibilità inferiore ai 300 metri le unità, alle quali è permessa la navigazione a mente degli articoli precedenti, potranno effettuare l'attraversamento dei canali lagunari solo dopo aver dato la precedenza alle unità in transito ed effettuando detti attraversamenti, nel modo più possibile diretto, nei soli tratti di cui all'Art. 11 del presente Regolamento integrato con i seguenti tratti: a) tratto compreso tra le fermate ACTV di Alberoni e Santa Maria del Mare (Pellestrina) – b) tratto compreso tra la fermata ACTV di Tre Porti (Punta Sabbioni) e San Nicolò (Lido) lungo il canale indicato dalle apposite ordinanze di volta in volta emanate per la disciplina dei lavori di attuazione del cosiddetto progetto "MOSE". Le unità adibite al trasporto pubblico di linea in possesso dei requisiti di cui all'Art. 47 b) potranno effettuare gli attraversamenti dei canali anche laddove previsto dai programmi di navigazione redatti dalla propria Azienda/Società e resi pubblici. Prima di effettuare ogni attraversamento le unità dovranno assicurarsi che non stiano transitando altre unità, dovranno emettere, nel caso di accostata, i segnali acustici di manovra previsti dalle norme vigenti e, durante tutto l'attraversamento, ad intervalli di trenta secondi, il seguente segnale acustico composto da tre fischi: **"Uno lungo – Uno breve – Uno lungo"**. Inoltre che le unità che ne sono dotate, prima di effettuare ogni attraversamento, dovranno avvertire tutte le altre unità in zona, via radio canale 13, del loro transito. Detti attraversamenti dovranno, inoltre, essere effettuati solo se strettamente necessari.

In tempo di nebbia, con visibilità inferiore ai 400 metri, è fatto divieto alle navi superiori alle 500 Tsl ed ai convogli a rimorchio di incrociarsi controbordo o di superarsi lungo tutti i canali lagunari, mentre è fatto divieto a tutte le altre navi di incrociarsi controbordo o di superarsi nei tratti curvilinei dei canali lagunari. I divieti di incrocio di cui sopra, inerenti le navi, non sono applicabili a quelle adibite al trasporto pubblico di linea che dovranno, comunque, osservare le prescrizioni di sicurezza di cui al comma successivo.

Se dovesse, comunque, accadere che le navi di cui sopra debbano incrociarsi, trattandosi di navi o convogli già in navigazione o di unità del servizio pubblico di linea, in questo caso, di massima, dovrà essere data precedenza, accostandosi a lato del canale, da parte della nave avente corrente dai quartieri prodieri, se trattasi entrambi di navi con stazze inferiori alle 500 Tsl, o qualora trattasi di navi con stazze superiori, da parte della nave che si trova nelle condizioni migliori di manovrabilità

**ART. 53 – Segnali acustici delle navi e delle imbarcazioni alla fonda od alle boe**

In tempo di nebbia le navi o le imbarcazioni all'ancora o all'ormeggio su boe nei luoghi di transito dovranno osservare le norme di cui alla Reg. 35 delle Norme per Prevenire gli abbordi in mare.

**ART. 54 – Convogli e rimorchi laterali**

In tempo di nebbia con visibilità inferiore ai 600 mt. sono vietate tutte le attività di "rimorchio trasporto" con convogli di lunghezza totale maggiore di 60 mt., mentre i rimorchi laterali potranno essere effettuati con un solo rimorchio laterale.

Tali attività sono vietate del tutto con visibilità inferiore ai 300 mt.

I rimorchiatori intenti ad operazioni di rimorchio-trasporto dovranno emettere i segnali sonori previsti dalle norme di legge in vigore.

**ART. 55 – Velocità delle navi e dei natanti**

In tempo di nebbia le navi dovranno mantenere la minima velocità di manovra, ma, comunque, non superiore a 6 nodi (Km/h 11,1). Se ciò non fosse possibile, per motivi dovuti alle particolari caratteristiche della nave od a cause di forza maggiore (presenza correnti etc.), questa non dovrà intraprendere la navigazione lagunare, a meno che non si faccia assistere da un adeguato numero di rimorchiatori affinché possa non superare la velocità consentita e, di conseguenza, non costituire pericolo alla navigazione in generale.

In tempo di nebbia le imbarcazioni che percorrono i canali marittimi lagunari, dovranno anch'esse osservare l'obbligo di mantenere una velocità non superiore a quella necessaria per arrestare in tempo l'imbarcazione stessa all'avvistamento di un qualsiasi ostacolo. Detta velocità non dovrà, comunque, essere superiore ai 6 nodi.

Tutte le unità adibite al servizio pubblico di trasporto passeggeri di linea, in relazione alle particolari caratteristiche di manovrabilità e di capacità d'arresto in spazi brevi, pur mantenendo gli obblighi di cui al comma precedente, saranno tenute al rispetto perentorio di non superare la velocità dei 6 nodi solo al di sotto della visibilità dei 70 metri.

**ART. 56 – Navigazione a vela**

In tempo di nebbia o di foschia è vietata la navigazione a vela di tutte le unità.

**ART. 57 – Divieto d'ormeggio per navi od imbarcazioni**

In tempo di nebbia nessuna unità potrà effettuare ormeggi in andana, eccetto che nelle cosiddette "cavane" e negli ormeggi portuali già in tal modo predisposti.

In caso di visibilità inferiore ai 150 mt. nessuna unità potrà effettuare ormeggi affiancati ad altre navi od imbarcazioni agli ormeggi delle banchine della Stazione Marittima di S. Basilio, di Riva 7 Martiri, dal ponte dell'Arsenale al ponte San Domenego, e delle testate dei moli della Stazione Marittima del Tronchetto.

**ART. 58 – Obblighi da osservarsi in caso di sosta di unità per lavori o altre attività consentite**

In tempo di scarsa visibilità le unità che vengono posizionate lungo i canali per lavori o altre attività consentite dovranno esporre, lungo il perimetro esterno all'ormeggio, luci fisse gialle la cui potenza luminosa permetta ad esse di rendere l'ostacolo sempre visibile, da qualunque lato, da non meno di 70 metri di distanza.

**ART. 59 – Disposizioni generali**

Le norme di cui al presente Capo VII non impediscono ad alcuno di adottare ogni altra disposizione di legge o di regolamento vigenti, nonché ogni buona norma marinaresca che non sia in contrasto con le presenti norme o che, seppur contrastante, sia attuata, nell'immediatezza, solo per la salvezza della propria unità o delle persone.

**Capo VIII**  
**Disposizioni transitorie e finali**

**ART. 60** – *Deroga entrata in vigore*

Le deroghe e le autorizzazioni rilasciate, dalla Capitaneria, in forza delle ordinanze n. 44/08 in data 30/04/2008 e n. 38/85 in data 18.06.1985 mantengono la loro validità fino alla naturale scadenza.

Venezia, lì 28/12/2009

**IL COMANDANTE**  
**C.A.(CP) Stefano VIGNANI**





