

ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA MARINA - GENOVA

FASCICOLO RIEPILOGATIVO

Relativo al Volume

PORTOLANO DEL MEDITERRANEO GENERALITÀ - Parte I

Edizione 1979

La presente raccolta di Avvisi contiene tutte le varianti in vigore, relative al
PORTOLANO DEL MEDITERRANEO
GENERALITÀ - Parte I
che hanno interessato il volume fino al fascicolo Avvisi ai Naviganti N. 26/25 compreso.

Gli avvisi sono riportati in ordine di pagina



GENOVA
2025

© Copyright IIM Genova 2025
Istituto Idrografico della Marina
Passo dell'Osservatorio, 4 – 16135 Genova
Tel.: +39 010 24431 Telefax: +39 010 261400
PEC: maridrografico.genova@postacert.difesa.it
PEI: maridrografico.genova@marina.difesa.it
Sito: www.marina.difesa.it

“Documento ufficiale dello Stato (Legge 02/02/1960, n. 68; DPR 90/2010, articolo 222, comma 1, lettera b e comma 2, lettera a). Questo documento contiene dati protetti da copyright. E' consentita solo l'effettuazione di copie a uso esclusivamente interno necessarie per l'aggiornamento della documentazione nautica”.

MARI D'ITALIA

24.28 – 28-XI-1992.

Codici e Regolamenti

Sostituire come segue le righe 19 ÷ 22:

«**Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.** Decreto del Presidente della Repubblica 8-11-1991, n. 435, pubblicato nel Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 17 del 22 gennaio 1992.».

Portolano Generalità Parte I, pag. 4.

(Scheda N. 290/1992).

(P) MEDITERRANEO ORIENTALE – ISRAELE

10.25 – 20-V-1989.

Israele – Variazioni alle zone interdette.

Il Governo di Israele ha comunicato delle variazioni alle zone interdette esistenti lungo le coste israeliane. Queste variazioni saranno riportate sulle nuove edizioni delle carte inglesi n. 2634 e 1585 in corso di pubblicazione e sulla carta 1591.

Portolano del Mediterraneo – Generalità Parte I, pag. 16.

(Taunton, Avv. 2006 (P) 1988).

(Sostituisce l'A.N. 15.18/1988).

MAR MEDITERRANEO

24.20 – 30-XI-1991.

Segnali internazionali per l'entrata e l'uscita dai porti

Inserire dopo la riga 49:

«Allo scopo di unificare i segnali che regolano il traffico portuale, le Associazioni internazionali "I.A.L.A." - "I.A.P.H." - "P.I.A.N.C.", riunitesi in Comitato nel giugno 1982, hanno stabilito l'adozione di nuovi segnali di entrata e di uscita dai porti, invitando tutti gli Stati membri ad adeguarsi.

I segnali di cui sopra sono impiegati dalla maggior parte degli Stati membri che hanno già ratificato la nuova regola. Essi comprendono:

- **segnali principali,**
- **segnali ausiliari.**

La relativa tabella è inserita tra le pagg. 18 e 19 (v. allegato).».

Portolano Generalità Parte I, pag. 18.

(Scheda N. 7017).

MARE MEDITERRANEO

24.21 – 30-XI-1991.

Segnali per l'entrata e l'uscita dai porti

Cancellare tutte le righe della pagina.

NOTA - I nuovi segnali sono riportati nella Tabella allegata.

Portolano Generalità Parte I, pag. 19.

(Scheda N. 7017).

(Sostituisce l'A.N. 13.18/1991).



MAR TIRRENO - ITALIA

4.23 – 22-II-1992.

Bocche di Bonifacio - Confine marittimo tra Sardegna e Corsica e zona di pesca comune

Inserire tra le pagg. 50-51 l'allegato nuovo pianetto delle **BOCCHE DI BONIFACIO - Frontiera marittima tra Francia ed Italia e zona di pesca comune** in sostituzione di quello esistente.

Portolano Generalità Parte I, pag. 50.

(Scheda N. 201/1992).

(Sostituisce l'A.N. 21.33.1989).

4.24 - 22-II-1992.

Bocche di Bonifacio - Frontiera marittima tra Sardegna e Corsica e zona di pesca comune

Inserire dopo la riga 46:

«Con legge 11 febbraio 1989, n. 59, l'Italia ha ratificato la **Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese relativa alla delimitazione delle frontiere marittime nell'area delle Bocche di Bonifacio**, firmata a Parigi il 28 novembre 1986 (v. pianetto).

Oui di seguito si riporta in sintesi il contenuto della Convenzione:

A) La linea di delimitazione tra le acque territoriali dei due Stati nella area delle Bocche di Bonifacio è definita dagli archi di lossodromia che uniscono, nell'ordine in cui sono enumerati, i seguenti punti:

Punto 1: 41° 15' 31",2 N - 8° 48' 49",2 E;

Punto 2: 41° 19' 09",0 N - 9° 08' 09",1 E;

Punto 3: 41° 17' 34",2 N - 9° 16' 15",0 E;

Punto 4: 41° 20' 13",8 N - 9° 19' 03",0 E;

Punto 5: 41° 24' 27",0 N - 9° 27' 03",6 E;

Punto 6: 41° 26' 04",8 N - 9° 37' 54",0 E.

B) A titolo di intesa di vicinato, è istituita una **zona di pesca comune** ai due Paesi in cui i battelli italiani e francesi possono svolgere attività di pesca costiera. La zona (v. pianetto) è delimitata:

- a Nord, dal parallelo 41° 20' 40" N;

- ad Ovest, dal meridiano 9° 00' 00" E;

- ad Est, dal meridiano 9° 06' 00" E;

- a Sud, dal parallelo 41° 16' 20" N.

C) In territorio italiano vi sono quattro **pilastri** in muratura, dipinti di bianco, che, in applicazione della Convenzione del 18 gennaio 1908, **dovrebbero materializzare** l'allineamento dei punti 2-3 e quello dei punti 3-4, citati nel paragrafo A). Tuttavia, si è riscontrata la **non perfetta rispondenza** tra l'allineamento 3-4, individuato dagli appulsi "Marmorata Alta" (in posizione elevata) e "Marmorata Bassa" (sulla riva), ed il corrispondente tratto di linea spezzata, definito con coordinate geografiche in base al nuovo accordo. Invece, gli altri due pilastri, costruiti rispettivamente sulla sommità di Guardia del Turco (I. La Maddalena) e sull'estremità S dell'Isola Budelli, materializzanti l'allineamento 2-3, sono tuttora validi.

Sono in corso azioni per l'esatta rideterminazione degli appulsi "Marmorata Alta" e "Marmorata Bassa".

D) La "Convenzione italo-francese del 18 gennaio 1908 per la determinazione delle zone di pesca rispettivamente riservate ai pescatori italiani ed ai pescatori francesi nelle acque comprese tra la Sardegna e la Corsica" è abrogata.

NOTA - Le coordinate espresse nel presente A.N. sono riferite al sistema geodetico europeo compensato (Europa 50).*

Portolano Generalità Parte I, pag. 50.

(Scheda N. 201/1992).

(Sostituisce l'A.N. 21.32/1989).

● **MARE ADRIATICO – COSTA E**

17.15 - 24-VIII-1999.

Disposizioni vigenti

In riferimento alla normativa vigente lungo la costa orientale del Mare Adriatico, esposta alle pagg. 52÷60 del Portolano, si ricorda che tale normativa risulta non aggiornata, a causa della precaria situazione internazionale, tuttora in atto nella zona.

Si raccomanda, pertanto, di rivolgersi alle Autorità Marittime Locali, per conoscere le prescrizioni in vigore, prima di affrontare la navigazione verso tale costa.

Portolano Generalità Parte I, pag. 52.

(Scheda N. 1121/1999).

● **MARE ADRIATICO – JUGOSLAVIA**

17.16 - 24-VIII-1999.

Linea di base

2) Inserire dopo la riga 38:

«2 bis) Dalla linea congiungente Punta Mendra - Capo Platamuni (stabilita con Legge N. 49 del 25/ 7 /1989).».

Portolano Generalità Parte I, pag. 54.

(Scheda N. 1121/1999).

MEDITERRANEO ORIENTALE - ISRAELE

9.30 - 5-V-1990.

Acque territoriali dello Stato di Israele

Sostituire come segue le righe 4 ÷ 5:

«Disposizioni vigenti in Israele - Estensione del mare territoriale: 12 miglia.».

Portolano N. 1/G, pag. 61.

(Scheda N. 4146).



MAR MEDITERRANEO - TURCHIA

1.41 - 14-I-1995.

Transito attraverso gli stretti turchi

Riferimento righe 29 ÷ 44 della pagina indicata.

Una nuova normativa riguardante il traffico attraverso gli stretti turchi con i relativi schemi di separazione è stata approvata dall'I.M.O., introdotta l'1-7-1994 e formalmente adottata a partire dal 25-11-1994.

I nuovi **schemi di separazione del traffico** interessano:

- a) l'accesso da Nord all'Istanbul Boğazi (provenienti dal Mar Nero);
- b) l'Istanbul Boğazi;
- c) l'accesso da Sud all'Istanbul Boğazi (provenienti dal Mar di Marmara);
- d) il Mar di Marmara da e per l'Istanbul Boğazi;
- e) l'accesso da Nord al Çanakkale Boğazi (provenienti dal Mar di Marmara);
- f) il Çanakkale Boğazi;
- g) l'accesso da Sud al Çanakkale Boğazi (provenienti dal Mar Egeo).

Detti schemi, riportati sulle carte Inglesi, sono conformi alla Regola 10 del Codice Internazionale per prevenire gli abbordi in mare (1972).

Tutte le navi in transito devono attenersi alle disposizioni emanate dalla Turchia con Decreto del 23-11-1993, n. 5061 ed osservare le Istruzioni date via radio dalle Stazioni competenti.

Portolano Generalità Parte I, pag. 77.

(Scheda N. 1744/1994).



MARI D'ITALIA

25.25 – 17-XII-1988.

Italia – Prescrizioni per le navi che trasportano carbon fossile alla rinfusa.

– Dopo la riga 16 della pagina inserire:

• **PRESCRIZIONI PER LE NAVI CHE TRASPORTANO CARBON FOSSILE ALLA RINFUSA** – Si informa che le Capitanerie di Porto, interessate al traffico carbonifero, in applicazione alla circolare dell'Ispettorato Generale delle Capitanerie di Porto n. 84/22790 in data 19.8.1988, che ha recepito alcune raccomandazioni I.M.O. in materia, stanno emanando apposite ordinanze per disciplinare, in attesa dell'emanazione di una normativa a carattere nazionale, le operazioni di accosto, sbarco ed imbarco delle navi che trasportano carbone alla rinfusa.

Dette ordinanze riportano, di massima, la normativa di seguito indicata:

Art. 1 – Il Comandante di nave mercantile italiana o straniera che approda nell'ambito del comprensorio portuale e che trasporta carbon fossile alla rinfusa, deve far pervenire all'Autorità Marittima, prima dell'ingresso in porto, un messaggio che specifichi le caratteristiche di pericolosità del prodotto trasportato secondo la classificazione del codice IMO, che assicuri che l'equipaggio metterà in atto le precauzioni IMO relative al tipo di prodotto trasportato, che la manutenzione dei dispositivi di apertura delle boccaporte sia stata eseguita di recente, che il carico non presenta segni di autocombustione e che l'apertura delle stive sarà eseguita con tutte le cautele rese necessarie dal tipo di prodotto trasportato.

Art. 2 – In difetto delle condizioni di cui al precedente art. 1, l'Autorità Marittima disporrà per la sosta della nave in posizione di sicurezza, in attesa di apposita visita da effettuarsi da parte del consulente chimico del porto.

Art. 3 – L'inizio delle operazioni di sbarco è subordinato alla preventiva apertura di tutte le stive e dei locali ad esse finitimi suscettibili di essere interessati da eventuale presenza di gas, adeguatamente ventilati, nel rispetto delle norme di sicurezza.

Art. 4 – Fermo restando il rispetto delle norme contenute nel Regolamento di Sicurezza portuale e quelle emanate da altre amministrazioni competenti e le norme di sicurezza da adottare in navigazione, durante la permanenza della nave in rada o in porto, devono essere esposti nell'area del carico cartelli di avviso con il divieto di fumare e di usare fiamme libere. Non deve essere consentito fumare, impiegare fiamma, tagliare, picchettare o impiegare altre sorgenti di ignizione nelle vicinanze degli spazi del carico o negli altri spazi adiacenti. Eventuali lavori a bordo devono essere espressamente autorizzati dall'Autorità Marittima. Cartelli di divieto analoghi a quelli prescritti a bordo devono essere installati sul pontile o sulla banchina a cura del ricevitore del carico.

Art. 5 – Sulle navi e sul pontile/banchina non potranno essere svolte attività tra loro incompatibili ai fini della sicurezza. In ogni caso nessun lavoro di riparazione e/o manutenzione potrà essere eseguito entro 15 minuti dall'apertura delle stive.

Art. 6 – È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente Ordinanza.

Art. 7 – I contravventori della presente Ordinanza, salvo che il fatto non costituisca un più grave reato, saranno passibili delle sanzioni di cui agli Artt. 1174 e 1231 del Codice della navigazione».

Portolano del Mediterraneo – Generalità Parte I, pag. 109.

(Marispegecap - l.l. 13672/21-XI-1988).

● MARI D'ITALIA

6.26 – 21-III-1992.

Italia - Prescrizioni per il trasporto marittimo di carichi alla rinfusa

- Dopo la riga 16 inserire:

«**Trasporto marittimo di carichi solidi alla rinfusa - Prescrizioni** - La materia è regolata dal D.M. 22-7-1991, pubblicato nel Supplemento ordinario alla G.U. n. 240 del 12-10-1991, che recepisce le disposizioni I.M.O. ed, in particolare la normativa del B.C. Code.».

Portolano Generalità Parte I, pag. 109.

(Scheda N. 206/1992).

● MAR TIRRENO - ITALIA

7.34 - 10-IV-1993.

Bocche di Bonifacio - Navigazione interdetta per le navi trasportanti sostanze inquinanti

Inserire dopo la riga 16:

«**Navigazione vietata** - Con Decreto 26-2-1993 del Ministero della Marina Mercantile, pubblicato sulla G.U. n. 50 del 2 marzo 1993, è interdetta la navigazione nelle **Bocche di Bonifacio** alle navi battenti bandiera italiana, petroliere, gasiere e chimichiere, aventi a bordo carichi costituiti da idrocarburi, sostanze chimiche o sostanze inquinanti pericolose e nocive all'ambiente marino, quali definite dalle convenzioni internazionali in vigore in Italia (art. 1).

Ai contravventori si applicano le disposizioni di cui all'art. 1.231 del Codice della Navigazione (art. 2).

Il decreto è in vigore dal 1° aprile 1993.

Analogo divieto è stabilito, con Arrêté Préfectoral N. 1/93 della Préfecture Maritime de la Méditerranée di Toulon, per le navi cisterna battenti bandiera francese e per tutte le navi che effettuano cabotaggio tra due porti francesi e che trasportano idrocarburi o sostanze pericolose inquinanti.».

Portolano Generalità Parte I, pag. 109.

(Scheda N. 779/1993).

● MAR MEDITERRANEO - ITALIA

9.21 – 2-V-1992.

Avvisi ai naviganti radiodiffusi - Bollettino RAI

Nella correzione relativa alla pag. 5 del Portolano "Generalità" - Parte I cancellare tutto il paragrafo 5) (**Bollettino RAI**).

Supplemento N. 1 ediz. 1988 al Portolano Generalità Parte I, pag. 11.

(Scheda N. 7322/1991).



MAR MEDITERRANEO

22.27 - 6-XI-1993.

Correzione al Supplemento N. 1 – edizione 1988 al Portolano "Generalità" – Parte I

Sostituire le righe 17 ÷ 22 con:

«Il Regolamento 1972 è stato aggiornato con emendamenti approvati dalla 12, 15 e 16 Assemblea dell'I.M.O. ed in vigore, in campo Internazionale, rispettivamente il 1° giugno 1983, il 19 novembre 1989 ed il 19 aprile 1991. Il Regolamento, integrato dagli emendamenti di cui sopra, è riportato nella pubblicazione I.I. 3019 – "Norme per prevenire gli abbordi in mare"- Edizione 1990.».

Supplemento N.1 ediz. 1988 al Portolano Generalità Parte I, pag. 18.

(Scheda N. 2892/1993).



MARE MEDITERRANEO

1.40 - 15-I-1994.

Correzione al Supplemento N. 1 – Edizione 1988 al Portolano "Generalità" – Parte I

Al presente A.N. sono allegate le due nuove Tavole riproducenti i «FANALI E SEGNALI», previsti dal Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare, da inserire nelle pagine 19 e 20 in sostituzione di quelle esistenti.

Supplemento N.1 ediz. 1988 al Portolano Generalità Parte I, pag. 19.

(Scheda N. 3802/1993).



MAR MEDITERRANEO

22.29 - 6-XI-1993.

Correzione al Supplemento N. 1 – edizione 1988 al Portolano "Generalità" – Parte I

1) Sostituire la riga 7 della pagina come segue:

«b) un dye marker (oggetto colorato).».

2) Al presente A.N. è allegata la nuova Tavola dei Segnali di salvataggio da parte di una nave o di una persona da inserire nella pagina in sostituzione di quella esistente.

Supplemento N.1 ediz. 1988 al Portolano Generalità Parte I, pag. 24.

(Scheda N. 2892/1993).



MAR MEDITERRANEO

22.30 - 6-XI-1993.

Correzione al Supplemento N. 1 – edizione 1988 al Portolano "Generalità" – Parte I

Al presente A.N. è allegata la nuova Tavola **Segnali di ricerca e salvataggio da parte di un aereo** da inserire nella pagina in sostituzione di quella esistente.

Supplemento N.1 ediz. 1988 al Portolano Generalità Parte I, pag. 25.

(Scheda N. 2892/1993).

● **MAR MEDITERRANEO**

22.31 - 6-XI-1993.

Correzione al Supplemento N. 1 - edizione 1988 al Portolano "Generalità" - Parte I

Sostituire le prime 6 righe della pagina con:

«Messaggio e simbolo visivo OACI/IMO

- Chiediamo assistenza: **V**
- Chiediamo assistenza medica: **X**
- No (o risposta negativa): **N**
- Sì (o risposta affermativa): **Y**
- Ci dirigiamo in questa direzione: **freccia**.

Supplemento N.1 ediz. 1988 al Portolano Generalità Parte I, pag. 26.

(Scheda N. 2892/1993).

● **MARE MEDITERRANEO**

24.26- 2-XII-1995.

Correzione al Supplemento N. 1 - Edizione 1988 al Portolano "Generalità" - Parte I

A seguito della "Convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo", adottata ad Amburgo il 27-4-1979 e successive modifiche (D.P.R. del 28-09-1994, n.662, pubblicato sulla G.U. n. 281 del 1-12-1994), è attivato presso la Centrale Operativa del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto l'**Italian Maritime Rescue Coordination Center**.

Supplemento N.1 ediz. 1988 al Portolano Generalità Parte I, pag. 26.

(Scheda N. 231/1995).

● **MAR MEDITERRANEO**

22.32 - 6-XI-1993.

Correzione al Supplemento N. 1 - edizione 1988 al Portolano "Generalità" - Parte I

Al presente avviso è allegata la nuova **Tavola esemplificativa del Sistema I.A.L.A. -Regione A- relativa ai segnalamenti diurni** da inserire nella pagina in sostituzione di quella esistente.

Supplemento N.1 ediz. 1988 al Portolano Generalità Parte I, pag. 35.

(Scheda N. 2892/1993).

● **MAR MEDITERRANEO**

22.33 - 6-XI-1993.

Correzione al Supplemento N. 1 - edizione 1988 al Portolano "Generalità" - Parte I

Al presente avviso è allegata la nuova **Tavola esemplificativa del Sistema I.A.L.A - Regione A - relativa ai segnalamenti luminosi (di notte)** da inserire nella pagina in sostituzione di quella esistente.

Supplemento N.1 ediz. 1988 al Portolano Generalità Parte I, pag. 36.

(Scheda N. 2892/1993).

★ **NORME E DISPOSIZIONI SULLE ACQUE TERRITORIALI**

19.24 – 24-IX-1988.

Correzione al Supplemento N. 1 - edizione 1988 - al Portolano "Generalità" - Parte I.

– Sostituire la prima correzione relativa a pag. 49 del portolano da inserire dopo il titolo NORME E DISPOSIZIONI SULLE ACQUE TERRITORIALI con:

"DIRITTO DEL MARE - Lo sviluppo unilaterale dell'impresa degli Stati sui mari adiacenti al loro territorio ha portato l'Organizzazione delle Nazioni Unite ad intraprendere la revisione della Convenzione Internazionale di Ginevra (1958) che tratta il Diritto Internazionale del Mare.

La terza Conferenza sul Diritto del Mare costiero ha tenuto 11 sessioni dal 1973 al 1982. 117 Stati hanno siglato, nel dicembre 1982, una nuova Convenzione a conclusione della Conferenza stessa. Le quattro risoluzioni più importanti costituiscono l'Annesso 1 all'atto finale. Questo Annesso riporta una tabella in cui è dato per ciascuno Stato costiero la larghezza in miglia marine del mare territoriale, della zona di pesca e della zona economica esclusiva, nonché la data, se conosciuta, in cui queste larghezze sono entrate in vigore o sono state stabilite. Detta tabella mette in evidenza quegli Stati che hanno adottato larghezze superiori ai limiti massimi stabiliti dalla nuova Convenzione e quelli che hanno assunto una zona di pesca o una zona economica esclusiva.

La nuova Convenzione:

- ufficializza la larghezza del mare territoriale a 12 miglia;
- definisce le zone contigue, le zone economiche e le zone di pesca esclusive;
- limita a 200 miglia la larghezza delle zone economiche esclusive.

Questi limiti, fino ad oggi fissati per la maggior parte con decisioni unilaterali degli Stati, sono diffusi per informazione ma non implicano a priori il loro riconoscimento da parte degli altri Stati.

Il Diritto del Mare si basa attualmente sui seguenti concetti:

- acque interne;
- mari o acque territoriali;
- zone di competenze speciali;
- piattaforma continentale;
- zone economiche;
- alto mare."

Supplemento N. 1 - edizione 1988 - al Portolano "Generalità" - Parte I, pag. 39.

(I.I. Rep. Portolano 021/IX-1988).



NORME E DISPOSIZIONI SULLE ACQUE TERRITORIALI

19.25 – 24-IX-1988.

Correzione al Supplemento N. 1 - edizione 1988 - al Portolano "Generalità" - Parte I.

1) Cancellare il paragrafo b) della correzione da inserire dopo la riga 24 di pagina 50 del portolano.

2) Sostituire i paragrafi c) e d) della correzione da inserire dopo la riga 24 di pag. 50 del portolano con i seguenti:

"c) **Zona contigua al mare territoriale** - Non può estendersi oltre le 24 miglia dalle linee di base. In essa lo Stato rivierasco può esercitare il controllo necessario a prevenire le contravvenzioni alle sue leggi ed ai suoi regolamenti doganali, fiscali, sanitari o di immigrazione nel suo territorio.

d) **Zona di pesca esclusiva** - In essa i pescatori stranieri non possono esercitare la pesca a meno di un diritto a loro riconosciuto in seguito ad accordi bilaterali tra lo Stato rivierasco ed il loro Paese. Tale definizione è superata da quella di zona economica esclusiva (v. oltre); è valida solo per alcuni Stati non ancora allineati alla Convenzione (U.R.S.S., U.S.A., Canada)."

Supplemento N. 1 - edizione 1988 - al Portolano "Generalità" - Parte I, pag. 40.

(I.I. Rep. Portolani 021/IX-1988).



NORME E DISPOSIZIONI SULLE ACQUE TERRITORIALI

19.26 – 24-IX-1988.

Correzione al Supplemento N. 1 - edizione 1988 - al Portolano "Generalità" - Parte I.

1) Alla fine del paragrafo e) della correzione da inserire dopo la riga 24 di pag. 50 del portolano aggiungere:

"**NOTA** - La terza conferenza nel suo art. 76 dà una nuova definizione giuridica di piattaforma continentale: essa è diversa da quella data dalla Convenzione di Ginevra (1958) che considerava la piattaforma continentale come una entità geomorfologica."

2) Nella riga 5 del paragrafo f) della correzione da inserire dopo la riga 24 di pag. 50 del portolano, leggesi "Stati costieri" invece di "Stati rivieraschi".

3) Sostituire le ultime quattro righe del paragrafo f) della correzione da inserire dopo la riga 24 di pag. 50 del portolano con le seguenti:

"Gli Stati geograficamente svantaggiati, cioè quelli costieri, ivi compresi gli Stati rivieraschi, di un mare chiuso o semichiuso che per la loro posizione sono tributari di zone economiche esclusive di altri Stati, possono rivendicare una zona economica esclusiva propria. Le condizioni e le modalità di questa partecipazione sono decretate dagli Stati interessati mediante accordi bilaterali, regionali o locali."

4) Sostituire le prime tre righe del paragrafo g) della correzione da inserire dopo la riga 24 di pag. 50 del portolano con le seguenti:

"g) **ALTO MARE** - È la parte dello spazio marino non compresa nella zona economica esclusiva, né nel mare territoriale o nelle acque territoriali di uno Stato, né nelle acque di uno Stato arcipelago."

Supplemento N. 1 - edizione 1988 - al Portolano "Generalità" - Parte I pag. 41.

(I.I. Rep. Portolani 021/IX-1988).



MARE ADRIATICO - ALBANIA

22.25 - 3-XI-1990.

Acque territoriali albanesi

- Sostituire la correzione riferita alle righe 30 ÷ 35 di pag. 60 del Portolano "Generalità" - Parte I con la seguente:

Righe da 30 a 35. Sostituite con:

«**Disposizioni vigenti in Albania** - Con Decreto n. 7366 del 24 marzo 1990, che modifica in parte il Decreto n. 4650 del 9 marzo 1970, la Repubblica Popolare Socialista di Albania ha stabilito l'estensione delle proprie acque territoriali a 12 M a partire dalla "linea di base" verso il largo.

La linea di base è fissata sulla linea congiungente i seguenti punti: foce del Fiume Bojana (o Buna), coincidente con il confine tra Albania e Jugoslavia, Capo Rodoni (o Muzhli), Capo Pali, Capo Laghi (o Laji), Punta Samana, foce del Vojussa, Isola Saseno, Capo Gjuhezes (o Gjuhza), punta della Baia di Grames; da quest'ultimo punto, linea sulla mediana posta tra il litorale albanese e le isole greche fino alla mezzeria del Canale di Corfù.

Le navi straniere non da guerra godono del diritto di passaggio pacifico nelle acque territoriali della R.P.S. di Albania, mentre le navi da guerra devono ottenere una speciale autorizzazione dal Consiglio dei Ministri albanese, ad eccezione dei casi di forza maggiore, per i quali sarà sempre necessario attenersi alle disposizioni in vigore.

I sommergibili stranieri non possono in nessun caso navigare in immersione sia nelle acque territoriali che in quelle interne della R.P.S. di Albania.».

Supplemento N. 1 ediz. 1988 al Portolano N. 1/G, pag. 42.

(Scheda N. 4537).

MEDITERRANEO ORIENTALE - SIRIA

13.25 - 1-VII-1989.

Correzione al Supplemento N. 1 - edizione 1988 al Portolano "Generalità" - Parte I.

- Sostituire la correzione riferita alla riga 1 di pag. 61 del Portolano con la seguente:

- Riga 1. Sostituita con:

«**Disposizioni vigenti in Siria** - Nell'agosto del 1981 il governo siriano ha fissato l'estensione del mare territoriale a 35 miglia. Entro tale limite la navigazione è interdetta e l'accesso ai porti siriani può essere effettuato solo di giorno, utilizzando appositi canali.

Navigando nelle acque territoriali siriane le navi devono esporre la bandiera nazionale e quella siriana.

Nei porti della Siria è vietato l'uso della radio trasmittente di bordo senza la preventiva autorizzazione delle Autorità locali.

Nei porti Siriani sono in uso i seguenti segnali:

Segnali acustici	Fanali	Significato
Sei suoni brevi	Sei lampi di luce brevi	Siamo attaccati dai ladri
Sei suoni lunghi	Sei lampi di luce lunghi	Fuoco a bordo o sulla banchina
Due suoni lunghi	Due lampi di luce lunghi	Abbiamo a bordo notevoli danni
Quattro suoni lunghi	Quattro lampi di luce lunghi	Siamo incagliati.».

Supplemento N. 1 - ediz. 1988 al Portolano "Generalità" - Parte I, pag. 43.

(I.I. Rep. Portolani - 017/VI-1989).

● **MAR MEDITERRANEO – TURCHIA**

1.42 - 14-I-1995.

Il Bosforo – Rotte di navigazione

Correzione al Supplemento N. 1 - edizione 1988 al Portolano «Generalità» - Parte I.

- Cancellare la correzione relativa alle righe 41 ÷ 44 di pagina 77 del Portolano "Generalità" - Parte I.

Supplemento N.1 ediz. 1988 al Portolano Generalità Parte I, pag. 47.

(Scheda N. 1744/1994).

M. NERO – U.R.S.S.

13.24 - 1-VII-1989.

Correzione al Supplemento N. 1 - edizione 1988 al Portolano "Generalità" - Parte I.

- Sostituire il paragrafo b) della correzione da inserire dopo la riga 45 di pag. 80 del Portolano con il seguente:

« b) **Segnali di avvertimento per i sommergibili stranieri in immersione.**

Segnali acustici	Significato
Due serie di tre esplosioni, con intervallo di un minuto fra le esplosioni ed intervallo di tre minuti fra le due serie.	Vi trovate in acque russe. Emergete immediatamente: se non eseguirete l'ordine entro dieci minuti, faremo uso delle armi contro di voi.».
A mezzo sonar, cinque suoni della durata di tre secondi intervallati di tre secondi l'uno dall'altro (può essere trasmesso contemporaneamente al segnale precedente).	

Supplemento N. 1 - ediz. 1988 al Portolano "Generalità" - Parte I, pag. 49.

(I.I. Rep. Portolani - 017/VI-1989).

● **MARE ADRIATICO – ITALIA**

14.25 - 17-VII-1993.

Rilievi meteo-oceanografici – Prescrizioni

Dopo l'ultima riga delle correzioni reletative alla pag. 89 del Portolano "Generalità - Parte I" Inserire:

«4) **Rilievi meteo-oceanografici** - Durante i rilievi, tuttora in atto nel Mare Adriatico, le boe oceanografiche di superficie e di profondità impiegate risultano talora disormeggiate ed alla deriva; spesso vengono danneggiate o perdute. Allo scopo di evitare perdita di informazioni, di tempo e di denaro, tutti i naviganti devono necessariamente:

a) mantenersi al largo della strumentazione, che di norma è segnalata in superficie da boe gialle;

b) segnalare alla Capitaneria di Porto più vicina eventuali boe alla deriva;

c) consegnare la strumentazione oceanografica eventualmente rinvenuta alla Capitaneria di Porto, senza manometterla onde evitare ulteriori danni e la possibile cancellazione dei dati registrati.».

Supplemento N.1 ediz. 1988 al Portolano Generalità Parte I, pag. 56.

(Scheda N. 2226/1993).

6.27- 19-III-1996.

Italia - Merci pericolose o inquinanti

Correzione relativa alla pag. 108 del Portolano "Generalità - Parte I". Prima del paragrafo «Disposizioni concernenti» **Inserire:**

«Direttiva 93/75/CEE del Consiglio del 13 settembre 1993 relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti - La legge del 6-2-1996, n. 52 ("Legge comunitaria 1994"), pubblicata sul Supplemento ordinario della G.U. n. 24 del 10-2-1996, ha previsto l'attuazione della Direttiva CEE 93/75 con D.P.R. attualmente in corso di approvazione; in tale decreto sono recepite le disposizioni volte ad istituire, presso gli Stati membri dell'Unione Europea, un sistema di notifica delle informazioni rilevanti delle navi che trasportano merci pericolose o inquinanti.

Le informazioni richieste riguardano: nome, nominativo internazionale e nazionalità della nave; lunghezza e pescaggio; porto di destinazione; ora presunta di arrivo al porto di destinazione o presso la stazione di pilotaggio, secondo quanto previsto dall'autorità competente; ora presunta di partenza; itinerario previsto; denominazioni tecniche corrette delle merci pericolose o inquinanti; numeri delle Nazioni Unite (NU), qualora esistano; classi di pericolo IMO, conformemente ai codici IMDG, IBC e IGC; quantitativi di tali merci e loro ubicazione a bordo, nonché se tali merci sono contenute in contenitori cisterna o in casse mobili (contenitori); marchi di identificazione; conferma della presenza a bordo di un elenco o di un manifesto oppure di un piano di carico appropriato nel quale siano indicate in dettaglio le merci pericolose o inquinanti imbarcate a bordo della nave, con la relativa ubicazione.

Tali informazioni sono riportate nell'Allegato I della Direttiva, mentre l'Allegato II della stessa prevede la compilazione di un "Elenco di controllo per le navi", da parte del Comandante della nave, nel quale vengono individuati elementi relativi all'identificazione della stessa, alle installazioni di sicurezza, ai documenti e all'equipaggio.».

Supplemento N.1 ediz. 1988 al Portolano Generalità Parte I, pag. 56.

(Scheda N. 502/1996).



MARI D'ITALIA

16.25- 6-VIII-1996.

Merci pericolose o inquinanti – Norme per la prevenzione dell'inquinamento marino.

Correzione relativa alla pag 108 del Portolano "Generalità – Parte I".

a) Sostituire le righe 10 ÷ 16 con:

«Per i Paesi che hanno aderito alla MARPOL '73/78 (tra questi l'Italia) sono obbligatori gli ANNESSI I, II, III e V.

L'Annesso I contiene le norme relative alla prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi ed al divieto di scaricare idrocarburi di qualsiasi tipo in particolari zone di mare, tra cui il Mare Mediterraneo ed il Mar Nero.

L'Annesso II contiene le norme relative al controllo dell'inquinamento da sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa.

L'Annesso III riguarda le prescrizioni relative ad imballaggio, identificazione, documentazione, stivaggio e limiti quantitativi di sicurezza delle merci inquinanti.

L'Annesso V contiene le norme relative alla prevenzione dell'inquinamento da rifiuti ("garbage") scaricati dalle navi, con restrizioni particolari per "Aree Speciali" tra cui il Mare Mediterraneo ed il Mar Nero.

Sono inoltre entrati in vigore (G.U. n.131 del 6.6.1996) gli emendamenti a tali Annessi. In particolare, una nave che si trovi in un porto o in un terminale off shore di uno Stato Parte della Convenzione MARPOL 73/78 e che trasporti idrocarburi, sostanze liquide nocive, pericolose o inquinanti, oppure rifiuti, è soggetta ad ispezione da parte di Ufficiali debitamente autorizzati, se esiste motivo di ritenere che il Comandante e l'equipaggio non abbiano pratica delle procedure essenziali antinquinamento.».

b) Pagina 57; riga 18. Invece di «ANNESI I e II» leggesi:

«ANNESI I, II, III e V».

c) Pagina 60; riga 32. Invece di «ANNESI I e II» leggesi:

«ANNESI I, II, III e V».

Supplemento N.1 ediz. 1988 al Portolano Generalità Parte I, pag. 56.

(Scheda N. 1236/1996).

(Sostituisce l'A.N. 3.26/1989).

M. ADRIATICO – IUGOSLAVIA

25.29 – 16-XII-1989.

Palagruza - Schema di separazione del traffico.

Dopo la riga 22 della pagina inserire:

« 16 – Paraggi di Palagruza (42° 18' N – 16° 07' E).».

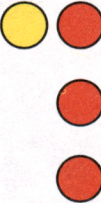
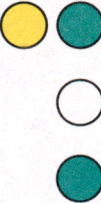
Supplemento N. 1 – ediz. 1979 al Portolano "Generalità" – Parte I, pag. 70.

(I.I. Rep. A.N. 111/XI-1989).

SEGNALI PER IL TRAFFICO PORTUALE

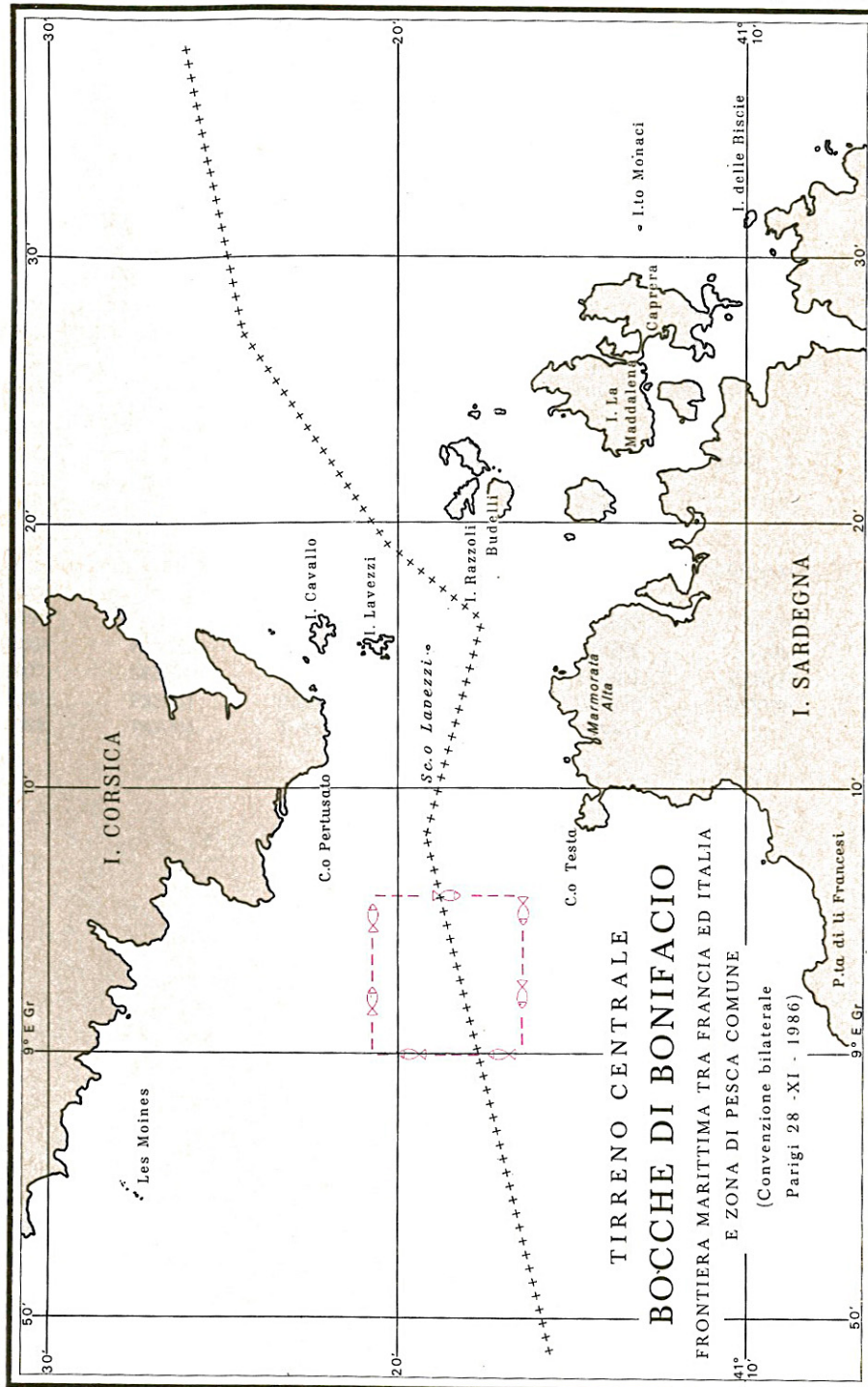
SEGNALI PRINCIPALI

SEGNALI DI ESENZIONE

Pericolo grave. Tutte le unità devono fermarsi o dirigere secondo le istruzioni ricevute.	1  A lampi	Divieto di transito ad eccezione delle navi che navigano fuori dal canale di accesso principale.	2a  Fisso o con oscuramento lento
Divieto di transito (v. anche il 2a).	2 	Transito consentito soltanto dopo aver ricevuto l'autorizzazione e le relative istruzioni. Le navi fuori dal canale di accesso principale non sono tenute a rispettare il segnale principale.	5a  Fisso o con oscuramento lento
Transito a senso unico.	3  Fisso o con oscuramento lento	SEGNALI AUSILIARI Alcuni segnali ausiliari possono essere aggiunti in caso di necessità; essi sono normalmente posti a dritta della colonna recante quelli principali; sono utilizzati fanali bianchi o gialli. Per esempio, questi segnali possono essere aggiunti al segnale [5] per informare sulla situazione del traffico in direzione opposta, oppure per indicare la presenza di una draga nel canale.	
Transito a doppio senso.	4 		
Transito consentito soltanto dopo aver ricevuto speciali istruzioni che lo autorizzano (v. anche il 5a).	5 		

Inserire tra le pagg. 50-51 del Portolano

"Generalità," — Parte I



Portolano "Generalità," — Parte I

(All. Fasc. A.N. 4/1992)

Inserire a pag. 19 del Portolano "Generalità" – Parte I.

FANALI E SEGNALI

SCHEMA DEI FANALI DI UNA NAVE A PROPULSIONE MECCANICA IN NAVIGAZIONE

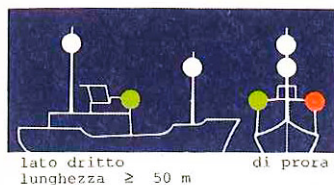


NOTA - Il secondo fanale di testa d'albero, detto anche addizionale, non è obbligatorio per le navi di lunghezza inferiore a 50 m (v. Regola 23 a).

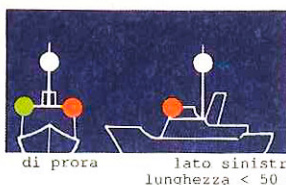
NAVI A PROPULSIONE MECCANICA IN NAVIGAZIONE - Regola 23 a

Regola 23 c

Regola 23 b



lato dritto
lunghezza $\geq$ 50 m



di prora
lunghezza < 50 m



di prora
lungh. < 12 m

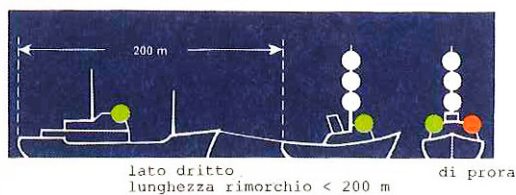


di prora
lungh. < 20 m

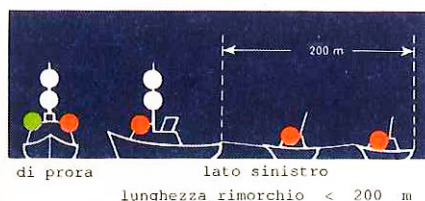


di prora
nave a cuscino
d'aria

Regola 24 - NAVE CHE RIMORCHIA O CHE SPINGE



lato dritto
lunghezza rimorchio < 200 m



di prora
lato sinistro
lunghezza rimorchio < 200 m

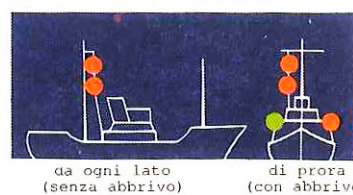


di prora
rimorchiatore che spinge altre due
navi in gruppo



segnale diurna

Regola 27a - NAVE CHE NON GOVERNA



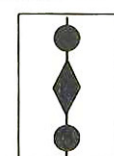
da ogni lato
(senza abbrivo)
di prora
(con abbrivo)



segnale diurna

Regola 27b - NAVE IN DIFFICOLTÀ DI MANOVRA PER:

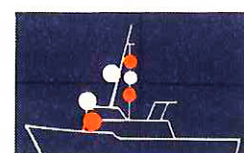
- posa di cavi sottomarini
- operazioni idrografiche o subacquee
- rifornimento in mare
- rimorchio che rende difficile un cambiamento di rotta



segnale diurna



di prora
rifornimento in mare



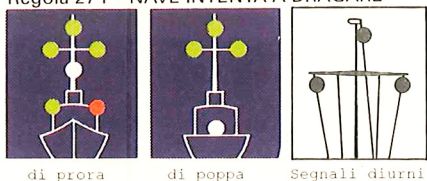
lato sinistro
nave idrografica

Portolano "Generalità" – Parte I

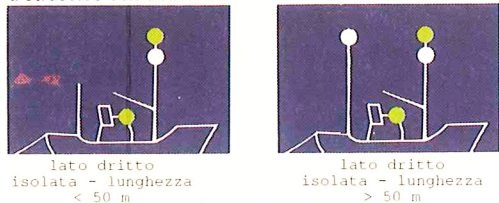
All. al Fasc. A.N. 22/1993

Inserire a pag. 20 del Portolano "Generalità" – Parte I.

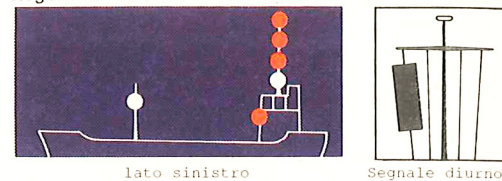
Regola 27 f - NAVE INTENTA A DRAGARE



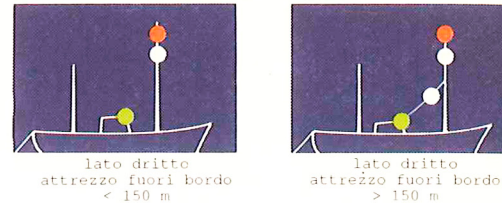
Regola 26 b - NAVI INTENTE ALLA PESCA a strascico con abbrivo



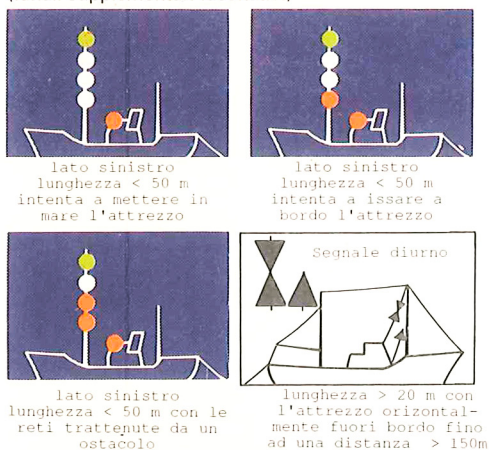
Regola 28 - NAVE VINCOLATA DALL'IMMERSIONE



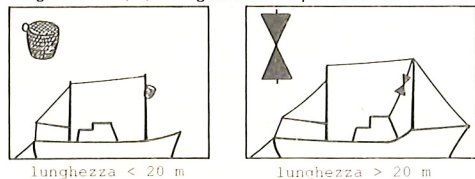
Regola 26 c - NAVI INTENTE ALLA PESCA non a strascico, con abbrivo



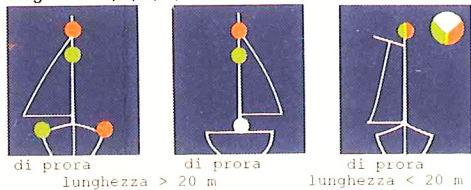
Regola 26 b, c, d - NAVI INTENTE ALLA PESCA a strascico con abbrivo, in prossimità le une delle altre (fanali supplementari facoltativi)



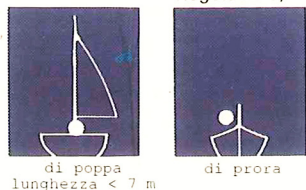
Regola 26 b, c, - Segnali diurni per NAVI DA PESCA



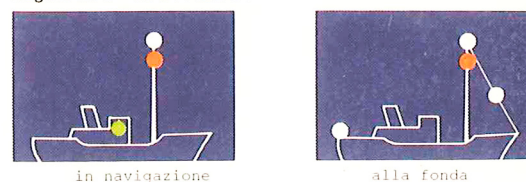
Regola 25 a, c, d, b, - NAVI A VELA



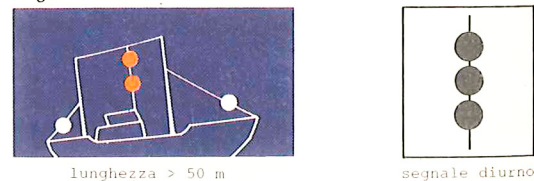
Regola 25 d, - BARCA A REMI



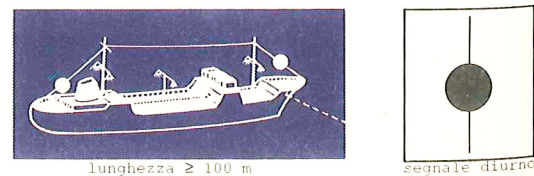
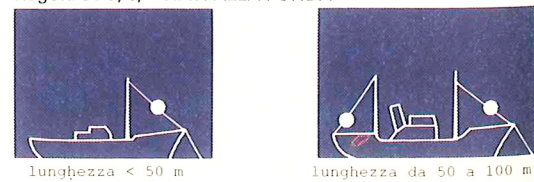
Regola 29 a - NAVI PILOTA



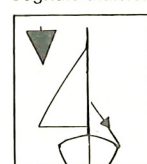
Regola 30 d - NAVE INCAGLIATA



Regola 30 a, c, - NAVI ALLA FONDA



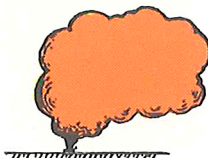
Regola 25 e, - NAVE A VELA che procede a vela ed a motore. Segnale diurno.



Portolano "Generalità" – Parte I

All. al Fasc. A.N. 22/1993

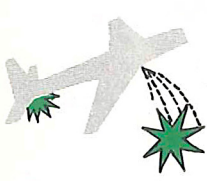
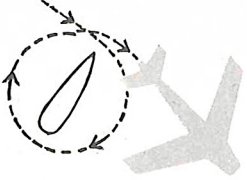
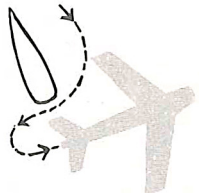
Inserire a pag. 24 del Portolano "Generalità" – Parte I.

	SEGNALI LUMINOSI	ALTRI SEGNALI	SIGNIFICATO
Di giorno	 Segnale con fumo arancione	 Segnale di 3 stelle rosse lanciate una ad una (intervallo 1 min.), oppure, combinato di luce e suono (lambo detonante - 3 rossi, intervallo 1 min.).	Vi vediamo: vi daremo assistenza appena possibile (La ripetizione di tali segnali avrà sempre lo stesso significato).
Di notte	 3 razzi a stella bianca sparati ad intervalli di 1 minuto.		

Portolano "Generalità" – Parte I

All. al Fasc. A.N. 22/1993

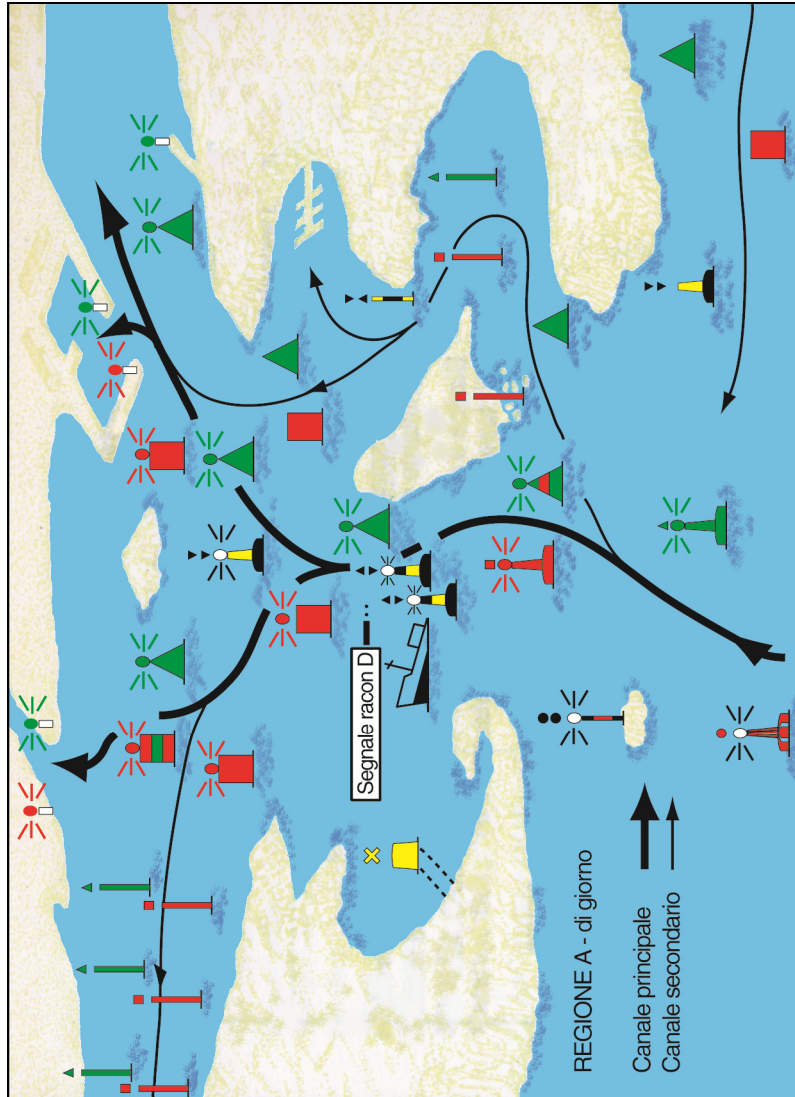
Inserire a pag. 25 del Portolano "Generalità" – Parte I.

 Razzi a luce verde: ho un importante messaggio da trasmettervi via radio. (Il contatto è in VHF: 121.5 MHz o 156.8 MHz "canale 16").	 Manovre eseguite, nell'ordine, da un aereo che sta guidando una nave verso un natante in pericolo: 1. l'aereo descrive almeno un cerchio attorno alla nave. 2. l'aereo taglia la rotta della nave in vicinanza della prora, a bassa quota, variando il rumore dei motori. 3. l'aereo dirige verso il natante in pericolo.	 Manovra eseguita da un aereo per indicare che la assistenza della nave, a cui i segnali sono diretti, non è più necessaria. L'aereo taglia la scia della nave in vicinanza della poppa a bassa quota variando il rumore dei motori.
---	--	--

Portolano "Generalità" – Parte I

All. al Fasc. A.N. 22/1993

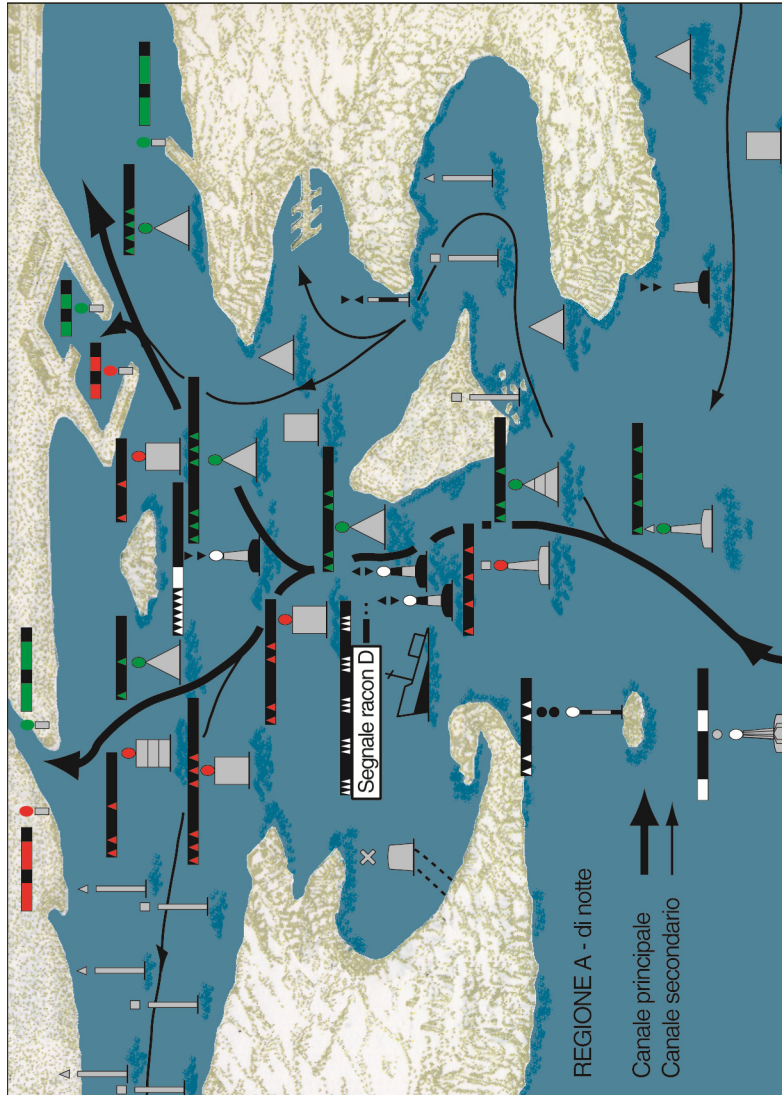
Inserire a pag.35 del Portolano "Generalità" – Parte I



Portolano "Generalità" – Parte I

All. al Fasc. A.N. 22/1993

Inserire a pag.36 del Portolano “Generalità” – Parte I



Portolano “Generalità” – Parte I

All. al Fasc. A.N. 22/1993